Folio 109 Bis

DÉPOT ANNEXE

SECRETARIAT D'ETAT
A LA MARINE ET AUX COLONIES

LE CHARBON

dans le monde et son transport par mer

Fol 109 bis

PUBLIÉ PAR LA SECTION D'ÉTUDES DE LA MARINE MARCHANDE MMSE
ET PAR LA SECTION D'ÉTUDES ÉCONOMIQUES DE LA MARINE MARCHANDE MMSEE

1 9 4 4

BIBLIOTHEQUE SCIENCES PO
1 453 523

Folio 109 bis

I N D E X

Nota :- Seues sont portées dans l'index les cartes intéressant particulièrement lespays visés, la plupart des cartes de l'atlas concernant le monde onter.

	Pages	Cartes
ACCORDS INTERNATIONAUX (voir commerce)		
AFRIQUE.- harbon : Production du charbon en Afrique	365	
omerce : courants de transaction	97	29
tarifs de fret	272	40
ret : tarifs de fret	272	40
ret de retour	352	41
roduction : Production de charbon en Afrique	365	
AFRIQUE EQUATORIALE Fse.- Consommation	375	
Importations	382 387	30
AFRIQUE OCCIDENTALE Fse.- Consommation	375	
Importations	382 387	30

		Pages	Cartes
AFRIQUE DU NORD.-	Consommation	373	
	Exportations	381 386	
	Importations	381 386	
ALGERIE.-	Commerce : tarifs des frets d'aller et de retour	293	41
	Consommation :	373	
	Fret : Tarifs des frets d'aller et de retour	293	41
	Fret de retour :	282 356	41 43
	Houille : production	365	
	Importations	381	30 bis
	Lignite : Production	367	
	Production : Houille	365	
	Lignite	367	
ALLEMAGNE.-	Anthracite : production	13	4
	Briquettes : fabrication	16	7
	Cartel : Cartel international du coke 1937	125	
	Projet d'adhésion à un cartel européen 1937	145	

		Pages	Cartes
ALLEMAGNE.-	Charbon : Production de charbon brut en pourcentage	7 et 8	1
	" " " bitumineux "	12	3
	Place du charbon dans les importations	45	
	Variations du prix du charbon	122	
	Coke : Fabrication du coke métallurgique et pourcent.	15	6
	" " " de gaz " "	16	6
	Commerce : traités de commerce	116	31-32
	Concentration	132 137	
	Règlementation du marché intérieur	142	
	Cartel international du coke	145	
	Projet d'adhésion à un cartel européen 1937	145	
	Concentration : horizontale	132	
	verticale	137	
	Consommation : en pourcentage	24 25	
	en quantités	27	
	par tête	28	
	par usage	30	
	par les transports maritimes	32	

	Pages	Cartes
ALLEMAGNE.- Exportation : Place du charbon dans les export.	45	
Rapport production exportations	46	
Quantités en destinations	59	
En 1934, 35, 36 (Tableau 2)	74	11
Variations du prix d'exportation	126 128 129	
Fabrication : Coke métallurgique et pourcentage	15	6
" de gaz "	16	6
Briquettes	16	7
Fret : Bourse de fret	179	
Fret de retour :	289	42
Importations : En 1937	80	24
En 1934, 35, 36 (Tableau 3)	85	24
Lignite : Production	14	5
Mine : Distance de la mine à la mer	103	
Monnaie : Dévaluation monétaire de 1933	118	32
Prix : Variations du prix du charbon	122	
Variation du prix d'exportation (diagramme IV)	129 bis	
Variation du prix d'export. en monnaie nation.	126	
Variation du prix d'exportation en livres	128 129	
Production : Charbon brut et pourcentage	7 8	1
Charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Anthracite	13	4
Lignite	14	5

	Pages	Cartes
ALLEMAGNE.- Production : Variations de la production de 1929 à 1936	18 20 21 22 124	
Rapport production exportations	46	
Sous produits : Fabrication du coke métallurgique et pourcentage	15	6
Fabrication du coke de gaz et pourcent.	16	6
Fabrication de briquettes et pourcent.	16	7
Soute : Fourniture charbons de soute	150 154	36
Traité de commerce (voir commerce)		
Transports maritimes : Consommation de charbon	32	
AMERIQUE CENTRALE.- Fret de retour :	286	42
AMERIQUE LATINE.- Charbon : Production de charbon brut en pourcent.	9	2
Commerce : Courants de transaction	96	28
Evolution du marché	97	
Traités de commerce avec Allemagne	116	31
Principaux tarifs de fret charbonnier	268	40
Fret : Principaux tarifs de fret charbonnier	268	40
Navires charbonniers : Pavillon dominant de l'import. de charbons anglais	178	

		Pages	Cartes
AMERIQUE LATINE.-	Production : Production de charbon brut en pourcent.	9	2
	Variation de la production de 1918 à 38	20	
	Traités de commerce : avec Allemagne	116	31
	Transports maritimes : pavillon dominant dans l'exportation de charbons anglais	178	
AMERIQUE DU NORD.-	Charbon : Production charbon brut en pourcentage	9	2
	Commerce : Courants de transaction	95	5 6 27
	Evolution du marché	96	
	Production : charbon brut en pourcentage	9	2
ANGLETERRE.-	Anthracite : Production et pourcentage	12	3
	Briquettes : Production et pourcentage	16	7
	Cabotage : historique - trafic	176 177	
	Cartel : Cartel international du coke	145	
	Projet d'adhésion à un cartel européen 1937	145	
	Charbon brut : Production et pourcentage	7 8	1
	Charbon bitumineux : Production et pourcentage	12	3

	Pages	Cartes
ANGLETERRE.- Coke de gaz : Production et pourcentage	15	6
Coke métallurgique : Production et pourcentage	16	6
Commerce : Accords charbonniers passés par la Gde Bretagne	114 115	31 32
Accord avec Pologne, 1934, partage des marchés	144	
Bourse de frets	179	
Cartel international du coke	145	
Projet d'adhésion à un cartel européen, 1937	145	
Part du pavillon étranger dans les exportations	178	
Variations du prix du charbon	122	
Variations du prix d'exportation en monnaie nationale	126	
Variation du prix d'exportation en Livres	128 129	
Réglementation du marché charbonnier intérieur	141	
Concentration horizontale	132	
Concentration verticale	137	
Part du pavillon dans les relations avec l'étranger	178	
Concentration : horizontale	132	
verticale	137	
Consommation : en pourcentage	24 25 27	
en quantités	27	
par tête	28	
par usage	30	
par les transports maritimes	31	

	Pages	Cartes
ANGLETERRE.- Exportation : En 1934, 1935, 1936 (Tableau 1)	74	
Charbon en soute	149 150	36
Quantités et destination (charbon)	54	
" " " (coke)	56	
" " " (Agglomérés)	57	
Place du charbon dans les exportations	45	
Rapport production - exportation	46	
Variations du prix d'exportation en monnaie nationale	126	
Variations du prix d'exportations en livres	128 129	
Fabrication : de coke métallurgique	15	6
de coke de gaz	16	6
de briquettes	16	7
Flotte : Cabotage charbonniers (historique, trafic)	176 177	
Long courriers charbonniers (caractéristiques)	178	
Part du pavillon dans les relations avec l'étranger	178	
Fret : Bourse de fret	179	
Longs courriers : Caractéristiques	178	
Marché : Réglementation du marché charbonnier intérieur	141	
Monnaie : Dévaluation monétaire et ses répercussions	118	32
Mines : Distance moyenne de la mine à la mer	102	

	Pages	Cartes
ANGLETERRE.- Navires charbonniers : Cabotage (historique, trafic)	176 177	
Longs courriers (caractéristique)	178	
Prix : Variations du prix du charbon	122	
Variations du prix d'exportation (Diagramme IV)	129 bis	
" " " en monnaie nationale	126	
" " " en livres	128 129	
Production : charbon brut en pourcentage	7 8	1
Charbon bitumineux et pourcentage	12	3
d'anthracite	13	4
de coke métallurgique et pourcentage	15	6
de coke de gaz	16	6
de briquettes	16	7
Rapport production exportations	46	
Variations de la production de 1909 à 1936	18 20 21 22 124	
Sous-produits : fabrication de coke métallurgique et pourcentage	15	6
fabrication de coke de gaz et pourcent.	16	6
fabrication de briquettes	16	6
Soute : Exportations de charbons de soute	149 150	36
Traités de commerce : Accords charbonniers passés par la Grande-Bretagne	114 115	
Accord avec Pologne pour partage des marchés	114	

	Pages	Cartes
ANGLETERRE.- Trafic : Cabotage	176 177	
Transports maritimes : consommation	31	
ANTHRACITE.- Exportation : Indochine	378	
Production : dans le monde	11 13 360	4
en Indochine	359 364	
au Maroc	368	
ARGENTINE.- Commerce : Traités de commerce 1933 et 1936	116	31
Tarifs des frets d'aller et retour	291	
Consommation : par tête	29	
rapport importation-consommation	47	
Fret : tarifs des frets d'aller et retour	291	40
Fret de retour	287	42
Importation : en 1934, 1935, 1936 (Tableau 7)	85	28
en 1938, 1939	82	28
rapport importation-consommation	47	
Traités de commerce : (voir commerce)		

	Pages	Cartes
ASIE.- Commerce :- Courants de transaction	96	29 30
Evolution du marché	96	
Production : charbon brut en pourcentage	9	2
AUSTRALIE.- Charbon : production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Consommation : en pourcentage	24 25	
en quantités	27	
par tête	28	
Exportation : rapport production exportation	46	
Fret de retour	287	42
Production : de charbons bitumineux et pourcentage	12	3
variations de la production de 1913 à 1936	20	
rapport production-exportation	46	
Soute : fourniture de charbons de soute	150 153	35
AUTRICHE.- Commerce : Traité de commerce avec Pologne 1933	117	32
Consommation : en pourcentage	24 25 27	
en quantités	27	
par tête	29	

	Pages	Cartes
AUTRICHE.- Production : Lignite	14	5
Variations	20	
BALKANS.- Traités de commerce : avec Allemagne	116	32
BALTES (Pays).- Commerce : Traités de commerce avec Gde Bretagne	115	32
Fret de retour	290	43
Traités de commerce : avec Grande-Bretagne	115	32
BELGIQUE.- Anthracite : Production et pourcentage	13	4
Briquettes : Fabrication et pourcentage	16	6
Cartel : International du coke	145	
Projet d'adhésion à un cartel européen 1937	145	
Charbon : production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Variations de la production de 1913 à 1936	20 21 22 124	
Place du charbon dans les exportations	45	
Variations du prix du charbon	122	
Coke métallurgique : fabrication et pourcentage	15	6

		Pages	Cartes
BELGIQUE.- Commerce :	Traité de commerce avec Allemagne	116	32
	Concentration horizontale	132	
	Concentration verticale	138	
	Cartel international du coke	145	
	Projet d'adhésion à un cartel européen	145	
Concentration :	horizontale	132	
	verticale	138	
Consommation :	en pourcentage	24 25	
	en quantités	27	
	par tête	28	
Exportation :	en 1934, 1935, 1936 (Tableau 5)	74	14
	quantités et destinations	64	
	Place du charbon dans les exportations	45	
	Rapport production exportation	46	
	Variations du prix d'exportations en monnaie nationale	126	
	Variations du prix d'exportation en livres	128 129	
Fabrication :	coke métallurgique et pourcentage	15	6
	briquettes et pourcentage	16	7
Fret de retour		289	43
Importations :	en 1934, 35, 36 (Tableau 1)	85	22
Mine :	Distance moyenne de la mine à la mer	103	
Monnaie :	dévaluation monétaire 1935	118	32

	Pages	Cartes
BELGIQUE.- Prix : Variations du prix d'exportation (Diagramme IV)	129 bis	
" " " en monnaie nationale	126	
" " " en livres	128 129	
Production : charbon bitumineux et pourcentage	12	3
BRIQUETTES et pourcentage	13	4
Variation de la production de charbon de 1913 à 1936	20 21 22 124	
Rapport production exportation	46	
Sous-produits : Fabrication briquettes et pourcentage	15	6
Fabrication coke métallurgique et pourcent.	16	7
Soute : fournitures charbons de soute	150 154	36
Traités de commerce : avec Allemagne	116	32
BRESIL.- Consommation : Rapport importation-consommation	47	
Fret de retour :	286	42
Importations : En 1934, 35, 36 (Tableau 7)	85	
En 1937	83	28
rapport importation-consommation	47	

	Pages	Cartes
BRIQUETTES.- Fabrication dans le monde et pourcentage	16	7
Production en Indochine	363 364	
BULGARIE.- Fret de retour	284	43
CANADA.- (carte 1)		
Charbon : Production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Place du charbon dans les exportations	45	
Coke : Fabrication du coke métallurgique et pourcentage	15	6
Commerce : Traité de commerce avec Angleterre	116	3
Consommation : en pourcentage	24 25 27	
en quantités	27	
par tête	28	
par usages	30	
Exportation : Place du charbon dans les exportations	46	
Rapport production exportation	46	
Fabrication : coke métallurgique et pourcentage	15	6
Fret de retour :	285 287	42

	Pages	Cartes
CANADA.- Importation : en 1934, 35, 36 (Tableau 6)	85	27
Lignite : Production et pourcentage	14	5
Production : charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Lignite et pourcentage	14	5
Variations de la production de 1913 à 1936	20	
Rapport production-exportation	46	
Sous-produit : Fabrication du coke métallurgique et pourcent.	15	6
Traité de commerce : voir commerce	116	31
CAP.(Colonie du Cap)		
Fret de retour :	289	42
CARTEL.- (voir commerce)		
CELEBES.- Fret de retour :	289	42
CENTRALES ELECTRIQUES.-		
Consommation : en pourcentage	29	
dans les différents pays	30	
importance comparée de la consommation	31	
pourcentageconsommation en France	303 304	

	Pages	Cartes
CHARBON.- Variétés	1-5 6	
Caractéristiques des différentes qualités	2 3	
Usage en fonction des valeurs combustibles	4	
Classement d'après le calibre	4	
Concurrence entre les charbons	5	
Charbons destinés à la fabrication des sous-produits	6	
Utilisation comme combustible	29	
Utilisation comme matière première en pourcentage	30	
CHARBON BITUMINEUX.- Production dans le monde	11 12	3
CHARBON DOMESTIQUE.- Caractéristiques	5	
Consommation : en pourcentage	29	
dans les différents pays	30	
Pourcentage de la consommation en France	303 304	

		Pages	Cartes
CHARBON METALLURGIQUE.-	Caractéristiques :	6	
	Consommation : Pourcentage en France	303 304	
CHARBON DE SOUTE.-	(voir soute)		
CHARTES-PARTIE.-	Welsh coal	185	40) 41)
	East Cast coal	193	d°
	Scotch coal	209	d°
	Coasting coal	216	d°
	German coal	231	d°
	Baltic and white sea	240	d°
	Ports français	259	d°
	Comparaison entre les diverses chartes-parties	267 bis 267 ter	
CHEMINS DE FER.-	Consommation : dans les différents pays en pourcent.	29	
	dans les différents pays	30	
	Importance comparée de la consommation	31	
	Pourcentage consommation en France	303 304 305	
	Des chemins de fer coloniaux	375	

	Pages	Cartes
CHEMINS DE FER.- Consommation des chemins de fer en Algérie	373	
Flotte S.N.C.F. : en 1939	334 335	
CHILI.- Fret de retour :	287	42
CHINE.- Anthracite : production d'anthracite et pourcentage	13	4
Charbon : Production charbon bitumineux et pourcentage (Chine)	12	3
" " " " " (Mandchourie)	12	3
Commerce : Concentration	134	
Concentration : horizontale (Chine)	134	
horizontale (Mandchourie)	134	
Consommation : en pourcentage	24 25 26	
en quantités	26	
par tête	29	
par usage	30	
par les transports maritimes (Mandchourie)	31	
" " " " (Chine)	32	
Exportation : quantités et destinations	73	21
en 1934, 35, 36 (Tableau 11)	74	
Rapport production-exportation (Chine)	46	
" " " (Mandchourie)	46	

	Pages	Cartes
CHINE.- Fret de retour :	289	42
Production : Charbon bitumineux et pourcentage (Chine)	12	3
" " " " (Mandchourie)	12	3
Anthracite	13	4
Variations de la production	20	
Rapport production-exportation (Chine)	46	
" " " (Mandchourie)	46	
Soute : fourniture de charbon de soute	150 153	35
Transports maritimes : consommation de charbon (Mandchourie)	31	
" " " (Chine)	32	
COKE.- Cartel : Cartel international du coke	145	
Fabrication : Coke métallurgique dans le monde	315 364	6
coke de gaz	16	6
Production : Indochine	363 364	
COLONIES FRANCAISES.-		
Chemins de fer : consommation	375	
Commerce : Trafic colonial	358	
Consommation : par habitant	370 371	
chemins de fer	375	
Tableau comparatif de consommation	375	

	Pages	Cartes
COLONIES FRANCAISES.-		
Exportations : Importations et exportations	375	
de charbons de soute	383	35 36
en Afrique	378	
en Indochine	381	
Importations : Tableau comparatif importations	383	
de charbons de soute	383	35
en Afrique	381	
en Indochine	383	
Marché : Trafic colonial	358	
Production : Algérie	365	
Djeada	367	
Dong Trieu	362	
Hongay	361	
Indochine	358	
Kébao	362	
Kénadza	365	
Madagascar	369	
Mao-Khé	362	
Maroc	367	
Saïkoa	369	
Tunisie	368	
Soute : Importations et exportations de charbons de soute	383	35 36
Trafic : colonial	358	

	Pages	Cartes
COMMERCE.- (Voir fret, exportations, importations, prix).		
Demande de charbon dans le monde	35	
tendance	35	
facteurs de la demande	36	
facteurs d'augmentation	36	
facteurs de diminution	37	
Offre de charbon dans le monde	41	
les causes de ses variations	41 42 43	
Politique commerciale :		
protection des marchés nationaux	106	
droits de douane	107	
contingents	107	
organisation du commerce du charbon	108	
conquête des marchés internationaux	109	31 32
Subventions aux exportations	109	
Primes à l'exportation - transports à prix réduits	110	
Subventions à la Marine Marchande	112	
Exonération d'impôts	113	
Accords internationaux - traités de commerce préférentiels	114	
Réglementation du marché intérieur	140	
Accords internationaux sur partage des marchés	144	
Cartel	145	

	Pages	Cartes
COMMERCE.- Importance du charbon dans le commerce international	44	
Zones d'intensité du commerce du charbon dans le monde	88	
Concurrence des pays exportateurs	101	
Commerce en gros du charbon	162	
CONCENTRATION.- Chapitre XVII	131	
Horizontale	131	
Verticale	135	
concentration géographique des gisements	17	8
CONSOMMATION.- (voir chemins de fer, transports maritimes, soute, charbon domestiques, charbon métallurgique, mines, centrales électriques, industries, sidérurgie)		
Consommation dans le monde	24	
" par régions	24	
" par tête	28	
" par usage	29	
Pourcentage de consommation par rapport aux importations	47	
DANEMARK.- Commerce: Traité de commerce avec Grande-Bretagne 1933	115	32
Consommation : en pourcentage	24 25	

	Pages	Cartes
DANEMARK.- Consommation : par tête	28	
Rapport importations-consommation	47	
Fret de retour :	290	43
Importations : en 1938	77	23
en 1934, 35, 36 (tableau 2)	85	23
rapport importations-consommation	47	
place du charbon dans les importations	45	
pavillon dominantdans les importations de charbon anglais	178	
Traités de commerce : avec Grande-Bretagne 1933	115	32

DEMANDE DE CHARBON :- (Voir commerce)

DIVERS (Pays).- (Voir Pays divers)

EGYPTE.- Fret : Tarifs des frets d'aller et de retour	292	41
Fret de retour :	284 285	42

	Pages	Cartes
ESPAGNE.- Briquettes : fabrication et pourcentage	16	7
Commerce : Traité de commerce avec Grande-Bretagne (1927)	115	32
Consommation : en pourcentage	24 25	
en quantités	27	
par tête	29	
par usages	30	
Importations : rapport production-exportation	46	
Fabrication : (voir sous-produits)		
Fret : tarifs		41
Fret de retour :	282 285 357	41 43
Importations : en 1934, 35, 36 (tableau 4)	85	25
Production : variations de la production de 1918 à 1938	20	
rapport production-exportation	46	
Sous-produits : fabrication briquettes et pourcentage	16	7
Traité de commerce :(voir commerce)		
EUROPE CENTRALE.- Commerce : courants de transaction	94	24
Evolution du marché	95	
traités de commerce avec Allemagne	116	32
Production : Charbon brut et pourcentage	9	2
Variations de la production de 1918 à 36	20	

		Pages	Cartes
EUROPE OCCIDENTALE.-	Charbon brut : production en pourcentage	89	
	Production : production du charbon brut en pourcent.	9	2
	Commerce : courants de transaction	89	22
	évolution du marché	90	
	Marché : courants de transaction	89	22
	évolution du marché	90	
EUROPE ORIENTALE.-	Commerce : courants de transaction	97	26
	Importation : en 1934, 35, 36 (tableau 5)	85	
	Production : charbon brut en pourcentage	9	2
EUROPE SEPTENTRIONALE.-	Commerce : courants de transaction	91	23
	Evolution du marché	92	
	Fret : Tarif de fret charbonnier	273	41
	Importation : pavillon dominant dans l'importation de charbons anglais	178	
	Marché : courants de transaction	91	23
	évolution du marché	92	

	Pages	Cartes
EXPORTATION.- (voir commerce, pays)		
Place du charbon dans les importations et les exportations de chaque pays	45	
Pourcentage des exportations rapport aux productions	46	
" de consommation " " importations	47	
Courants d'exportation et d'importation	48	
Principaux exportateurs	49	
Zones de chargements	49	
Exportations de charbon dans le monde par pays	53	
Exportations selon le mode de transport	74	
Concurrence des pays exportateurs	101	
Maisons d'exportation	163	
Conditions de vente à l'exportation	164	
EXTREME-ORIENT.- Production : charbon brut en pourcentage	9	2
FINLANDE.- Commerce : traité de commerce avec Pologne (1934)	117	32
Consommation : par tête	29	
Fret de retour :	290	45
Importations : en 1934, 35, 36 (tableau 2)	85	23
en 1939	79	
Traités de commerce : avec Pologne (1934)	117	32

	Pages	Cartes
FLOTTE CHARBONNIERE.- (Voir navires charbonniers)		
FRANCE.-		
Agglomérés : production agglomérés	209	
Anthracite : production d'anthracite depuis 1920	302	
production par département	300	
Benzol : production goudron et benzol	298	
Briquettes : fabrication de briquettes	16	7
Charbon : production de charbon bitumineux et pourcentage	12	3
place du charbon dans les exportations	45	
" " " " " importations	45	
variations du prix du charbon	122	
Charte-partie : charfranc 1934	259	40 41
Chemins de fer : consommation de houille par la S.N.C.F.	304 305	
Coke : production de coke	298	
fabrication de coke métallurgique et pourcentage	15	6
" " " de gaz " "	16	6
production semi-coke	299	
Commerce : traité de commerce avec Angleterre (1934)	115	32
" " " " Allemagne	116	32
" " " " Pologne	117	32

	Pages	Cartes
FRANCE.- Commerce : Concentration horizontale	113	
" verticale	138	
Bourse de fret	180	
Trafic français métropolitain	295	
Valeur de la production	300	
Pools et conférences	339	
Commerce en gros du charbon en France	330	
Ventes C.A.F. et B.O.B.	328	
Concentration : horizontale	133	
verticale	138	
Consommation : en pourcentage	24 25	
en quantités	27	
par tête	28	
par usages	30 33	
par les Transports Maritimes	32	
Consommation de houille	303	
Consommation par la S.N.C.F.	304 305	
Consommation de houille, anthracite, lignite depuis 1920	302	
Exportation : place du charbon dans les exportations	45	
rapport production-exportation	46	
quantités et destinations	71	19
Exportations en 34, 35, 36	74	9

	Pages	Carte
FRANCE.- Exportation : Variations du prix d'export. en monnaie Nation.	126	
" " " " en livres	128 129	
Charbon de soute	149 150	36
Exportations sous pavillon français en 1938		39
Exportations de houille, anthracite, lignite depuis 1920	302	
Exportations (chapitre XXIX)	307	38 39
Exportations suivant le mode de transport	317	
" en 1935, 36, 37 et 38	320	
Flotte charbonnière : (voir navires charbonniers)		
Fabrication : coke métallurgique et pourcentage	15	6
" de gaz " "	16	6
Briquettes	16	7
Fret : Bourse de fret	180	
Cours de fret charbonnier français	347	4
Monnaie et fret	347	
Fret de retour :	283 289 352	41 43
Goudron : production goudron et benzol	298	
Houille : consommation	303	
production de houille depuis 1920	295 296 300	
production et répartition par bassins	300 301	

	Pages	Cartes
Importations : Calcul de la portée en lourd nécessaire pour assurer les importations françaises de charbon de 1938 avec les prototypes actuellement à l'étude	Annexe n° 2	
FRANCE.- Importations : Place du charbon dans les importations	45	
Importations en 34, 35, 36 (Tableau 1)	85	22
Importations de houille, anthracite, lignite depuis 1920	302	
Importations et exportations en France	307	38 39
Importations suivant le mode de transport	308	
Importations en 1935, 36, 37 et 38	313 314 315 316	
Importations sous pavillon français en 1938	328 329	38
Lignite : production	297 300	
production depuis 1920	302	
Mines : distance de la mine à la mer	103	
Monnaie : dévaluation monétaire 1936	118	32
Navires charbonniers : flotte charbonnière française	331	
(Voir importations) historique	332	
composition	333 334	
transport par pavillon	331	
Compagnies	335	
Lignes et durée de rotation	336	
Critique de la flotte charbonnière d'avant-guerre	338	
pools et conférences	339	
aperçu historique des types de navires	340	

		Pages	Cartes
Navires charbonniers :	Lieux de construction de la flotte charbonnière Fse (Annexe 1)		
FRANCE.- Navires charbonniers :	Reconstruction future	344	
	Mesures de protection en faveur de la flotte charbonnière	350	
	Crise de l'armement charbonnier	350	
	Politique douanière	348	
	Arguments favorables et défavorables pour la reconstruction de charbonniers après la guerre	392	
Ports charbonniers :	Classement par ordre d'importance	327	
Prix.-	Variations du prix du charbon	122	
	Variations du prix d'exportation (Diagramme IV)	129 bis	
	" " " en monnaie nationale	126	
	" " " en livres	128 129	
Production :	production de charbon bitumineux et pourcent.	12	3
	houille et répartition par bassin	295 296 300	
	Lignite	297 300	
	Coke	298	
	Goudron et benzol	298	
	Agglomérés	299	
	Semi-coke	299	
	Tourbe	299 300	
	Production par départements houille, anthracite	300	
	" " " lignite	301	

	Pages	Cartes
FRANCE.- Production : Valeur de la production	300	
Variations de la production de 1914 à 1931	19 à 22 124	
Rapport production-exportation	46	
Sous-produit : fabrication de coke métallurgique et pourcent.	15	6
" " " " de gaz " "	16	6
" " " briquettes	16	7
production agglomérés	299	
" semi-coke	299	
" tourbe	299	
Soute : fourniture charbons de soute	149 150	36
Tourbe : production tourbe	299 300	
Trafic : à l'échelle du trafic mondial		44 45
Traités de commerce : avec Angleterre 1934 (troc poteaux de mines)	115	32
avec Allemagne	116	32
avec Pologne, 1933	117	32
Transports maritimes : Consommation de charbon	32	
Transports par terre et par mer :	331	
FRET.- Bourses des frets charbonniers	179	
Frets charbonniers en 1938	268	40 41

	Pages	Cartes
FRET.- Long cours	268	
Cabotage	273	
France	273	
Variations mensuelles des taux de fret	268 bis	
Prix du charbon sur le carreau de la mine et taux de fret 1938,	276	
Cours de fret charbonnier	347	
Monnaie et fret	347	
Mesures de protection en faveur de la flotte charbonnière	348	
Politique douanière	350	
FRET DE RETOUR.-	281 352	42 43
Marchandises en fret de retour	281	
Tarifs des frets de retour	291	
Long cours	291	
Cabotage	292	
GABON.- Fret de retour :	286	42

	Pages	Cartes
GAZ (Usines).- (voir usines à gaz)		
GISEMENTS.-		
Concentration géographique	17	8
GOLD COAST.-		
Fret de retour	286	42
GOLFE PERSIQUE.-		
Fret de retour	288	42
GRANDE-BRETAGNE.- (voir Angleterre)		
GRECE.- Consommation : par tête	29	
rapport importation-exportation	47	
Fret de retour :	283	43
Importation : rapport importation-consommation	47	

	Pages	Cartes
HOLLANDE.- Briquettes : fabrication et pourcentage	16	7
Cartel : Cartel international du coke	145	
projet d'adhésion à un cartel européen 1937	138	
Charbon : production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
variations de la production de charbon de 29 à 36	20 21 22 124	
place du charbon dans les exportations	45	
variations du prix du charbon	122	
Coke : métallurgique, fabrication et pourcentage	15	6
Commerce : Traité de commerce avec Allemagne	116	32
Concentration horizontale	133	
Concentration verticlae	138	
Cartel international du coke	145	
projet d'adhésion à un cartel européen, 1937	145	
Concentration : horizontale	133	
verticale	138	
Consommation : en pourcentage	24 25 26	
en quantités	26	
par tête	28	
par usage	30	
par les transports maritimes	31	

		Pages	Cartes
HOLLANDE.- Exportation :	En 1934, 35, 36 (Tableau 4)	74	13
	Quantités et destinations	63	
	Fournitures charbons de soute	150 154	36
	Place du charbon dans les exportations	45	
	Rapport exportation-production	46	
	Variations du prix d'exportation en monnaie nationale	126	
	Variations du prix d'exportation en livres (diagramme IV)	128 129	
Fabrication :	briquettes et pourcentage	16	7
	coke métallurgique et pourcentage	15	6
Fret :	tarif des frets d'aller		41
Fret de retour :		289	43
Importations :	En 1934, 35, 36 (Tableau 1)	85	22
Monnaie :	Dévaluation monétaire	118	31
Prix :	Variations du prix du charbon	122	
	Variations du prix d'exportation (Diagramme IV)	129 bis	
	" " " " en monnaie nationale	126	
	" " " " en livres	128 129	
Production :	charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	Variations de la production de 1929 à 1936	20 21 22 124	
	Rapport production-exportation	46	

	Pages	Cartes
HOLLANDE.- Sous produits : Fabrication briquettes et pourcentage	16	7
" coke métallurgique "	15	6
Soute : fourniture charbons de soute	150 154	36
Traité de commerce : avec Allemagne	116	32
Transports maritimes : consommation	31	
HONGRIE.- Consommation : en pourcentage	24 25 27	
en quantités	27	
par usages	30	
Production : Lignite	14	5
Variations de 1918 à 1936	20	
IMPORTATIONS.- (voir commerce, pays)		
Place du charbon dans les importations et exportations	45	
Pourcentage de la consommation par rapport aux import.	47	
Courants d'exportations et d'importation	48	
Principaux importateurs	49	
Zones de déchargement	51	
Principaux courants d'importation dans le monde	75	22 à 30
Principales régions importatrices	84	
Principaux pays importateurs	85 86	

	Pages	Cartes
INDES.- Charbon : production de charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Coke : voir sous-produits		
Consommation : en pourcentage	24 25 26	
en quantités	26	
par tête	29	
par usage	30	
par les transports maritimes	31	
Fabrication : coke métallurgique et pourcentage	15	6
Fret de retour :	288	42
Importations : en 1934, 35, 36 (Tableau 8)	85	29
Production : Charbon bitumineux et pourcentage	12	3
variations de la production	20	
Sous-produits : fabrication de coke métallurgique et pourcent.	15	6
Soute : fourniture charbons de soute	150 154	 35
Transports maritimes : consommation de charbon	31	
INDES NEERLANDAISES.- Consommation : par tête	29	

	Pages	Cartes
INDOCHINE.- Anthracite : production et pourcentage	13 359	4
Exportations	378	
Commerce : Concentration	364	
Concentration :	364	
Consommation : par usages	371 372	
Exportations : charbon	377 390 391	21 bis
anthracite	378	
vers la France	379	
Fret de retour :	289	42
Houille : production houille grasse et mi-grasse	362	
houille sèche et lignite	363	
Importations :	377 390 391	
Lignite : production houille sèche et lignite	363	
Production : anthracite	13 359	4
houille grasse et mi-grasse	362	
houille sèche et lignite	363	
répartition de la production	364	

	Pages	Cartes
INDUSTRIES.- Consommation : en pourcentage	29	
dans différents pays	30	
importance comparée de la consommation	31	
pourcentage consommation en France	303 304	
INDUSTRIE METALLURGIQUE LOURDE.-	30	
Consommation : dans les différents pays	30	
Importance comparée de la consommation	31	
Pourcentage consommation en France	303 304	
INSULINES.- Fret de retour :	289	42
IRLANDE.- Commerce : Traité de commerce avec Gde Bretagne (troc bétail)	115	32
Consommation : rapport importation-consommation	47	
Importation : en 1934, 35, 36 (Tableau 1)	85	
rapport importation-consommation	47	
Traité de commerce : avec Gde-Bretagne (1935) - troc bétail	115	32

		Pages	Cartes
ITALIE.-	CHARBON.- place du charbon dans les importations	45	
	Commerce : Traité de commerce avec Allemagne	116	32
	" " " " Pologne, 1933	117	32
	Consommation : en pourcentage	24 25 26	
	en quantités	26	
	par tête	29	
	par usages	30	
	rapport importation-consommation	47	
	Fret : tarifs		41
	Fret de retour :	283 357	41
	Importations : en 1934, 35, 36 (Tableau 4)	85	25
	en 1939	81	25
	rapport importation-consommation	47	
	place du charbon dans les importations	45	
	Traités de commerce : (voir commerce)		
JAPON.-	Charbon : production de charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	place du charbon dans les exportations	45	
	Coke : fabrication du coke métallurgique	15	6
	" " " de gaz	16	6

	Pages	Cartes
JAPON.- Commerce : (voir concentration)		
Concentration : horizontale	134	
verticale	138	
Consommation : en pourcentage	24 25 26	
en quantités	26	
par tête	29	
par usages	30	
par les transports maritimes	31	
Exportations : quantités et destinations	73	
rapport production-exportation	46	
place du charbon dans les exportations	45	
Fabrication : coke métallurgique	15	6
coke de gaz	16	6
Importations : en 1934; 35, 36 (tableau 8)	85	29
Production : charbon bitumineux et pourcentage	12	3
variations de la production	20	
rapport production-exportations	46	
Sous-produits : fabrication de coke métallurgique	15	6
" de coke de gaz	16	6
Soute : fourniture charbons de soute	149 150 151	35
Transports maritimes : consommation de charbon	31	

	Pages	Cartes
LETTONIE.- Commerce : place du charbon dans les importations	45	
Importations : place du charbon dans les importations	45	
LIGNITE.- Production : dans le monde	14	5
en Indochine	363 364	
en Algérie	367	
LIBAN.- Fret de retour :	284	43
MADAGASCAR.- Consommation :	375	
Importations :	382	30
Production :	369	
MAROC.- Consommation :	374	
Fret de retour :	286 352	41 43
Importations :	381	30 bis
Production :	367	

		Pages	Cartes
MEDITERRANEE.- Charbon :	production charbon brut en pourcentage	9	2
Commerce :	courants de transaction	92	25
	évolution du marché	93	
	tarifs de fret charbonnier	274	41
Fret :	tarifs	274	41
Production :	production de charbon brut en pourcent.	9	2
MINES DE CHARBON.- Consommation :	en pourcentage	29	
	dans les différents pays	30	
	pourcentage de consommation de charbon dans l'industrie minière Fsc.	303	
MOZAMBIQUE.- fret de retour :		288	42
NATAL.- Fret de retour :		288	42

NAVIRES CHARBONNIERS.- (voir charte-partie, pays intéressés, fret, ports)

- Arguments favorables et défavorables pour construction de charbonniers en France après la guerre 392
- Flotte charbonnière en France (voir France) chap. XXXII 331
- Flotte charbonnière en Angleterre 176

	Pages	Cartes
NAVIRES CHARBONNIERS.-		
Clients du transport maritime de charbons	33	
Difficultés de l'étude des lignes de navigation charbonnière	50	
Transport du charbon par mer - intégration de la flotte dans les charbonnages (concentration verticale)	135	
Caractéristiques des navires charbonniers	165 à 169	
Caractéristiques particulières à certains types de navires	169 à 172	
Types de navires charbonniers modifiés	172 173	
NIGERIA.- Fret de retour:	286	42
NORVEGE.- Commerce : traité de commerce avec Gde Bretagne 1933	115	32
" " " " Pologne 1934	117	32
Consommation : en pourcentage	24 25	
par tête	29	
rapport importation-consommation	47	
Fret de retour :	289	43
Importations : en 1938	78	23
en 1934, 35, 36 (Tableau 2)	85	23
rapport importation-consommation	47	

	Pages	Cartes
NOUVELLE-CALEDONIE.- Fret de retour :	287	42
NOUVELLE-ZELANDE.- Consommation par tête :	29	
OCEANIE.- Commerce : courants de transaction	98	29 30
OFFRE DE CHARBON.- (voir commerce)		
PAYS DIVERS.- Anthracite : production	13	4
Briquettes :(voir sous-produits)		
Charbon : production de charbon brut en pourcentage	9	2
" " " bitumineux "	12	3
Coke : (voir sous-produits)		
Commerce : réglementation du marché intérieur	142	
Fabrication : coke métallurgique et pourcentage	15	6
" de gaz "	16	6
briquettes "	16	7

	Pages	Cartes
PAYS DIVERS.- Lignite : production	14	5
Production : charbon brut en pourcentage	9	2
" bitumineux et pourcentage	12	3
anthracite	13	4
lignite	14	5
Sous-produits : fabrication coke métallurgique et pourc.	15	6
" " de gaz "	16	6
" briquettes "	16	7
Soute : fourniture charbons de soute	149 150	35
PEROU.- Consommation : par tête	29	
Fret de retour :	287	42
Importations : en 1934, 35, 36 (tableau 7)	87	
PERSIQUE.-(Golfe) - (voir Golfe Persique)		
PHILIPPINES.- Fret de retour	289	42

	Pages	Cartes
POLOGNE.- charbon : production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Variations du prix du charbon	122	
Place du charbon dans les exportations	45	
Cartel : voir commerce		
Commerce : Variations du prix du charbon	122	
" " d'exportation en monnaie Nale	126	
" " " en livres	128 129	
Traité de commerce avec Angleterre	144	
Concentration	133 139	
Cartel international du coke	145	
Projet d'adhésion à un cartel européen 1937	145	
Concentration : horizontale	133	
verticale	139	
Consommation : en pourcentage	24 25	
par tête	29	
par usages	30	
par les transports maritimes	32	
Exportation : en 1934, 35, 36 (Tableau 3)	74	12
quantités et destinations	62	
rapport production-exportation	46	
place du charbon dans les exportations	45	
Variations du prix d'exportations	126 128 129	

		Pages	Cartes
POLOGNE.-	Fret de retour :	290	43
	Mine : distance moyenne de la mine à la mer	103	
	Monnaie : dévaluation monétaire	118	32
	Prix : variations du prix du charbon	122	
	variations du prix d'exportation (diagramme IV)	129 bis	
	" " " " en monnaie nationale	126	
	" " " " en livres	128 129	
	Production : charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	Variations de la production de 1929 à 1936	19 20 21 22 124	
	Soute : fourniture charbon de soute	150 153	36
	Traité de commerce : avec Grande-Bretagne, 1934	144	
	Transports maritimes : consommation de charbon	32	
PORTS CHARBONNIERS.-	Caractéristiques des ports d'exportation	157	33 34
	" " " stations de ravitaillement	158	35 36 37
	" " " d'importation	159	
	Ports charbonniers français	324	37

		Pages	Cartes
PORTUGAL.-	Charbon : place du charbon dans les importations	45	
	Commerce : tarifs de fret charbonnier	273	
	Consommation : par tête	29	
	Fret : tarifs de fret charbonnier	273	41
	Fret de retour :	285	43
	Importations : en 1934, 35, 36 (Tableau 4)	85	25
	place du charbon dans les importations	45	
	Soute : fourniture charbon de soute	150 155	36
PRIX.-	Eléments du prix de revient du charbon extrait	104	
	les prix	120	
	Production et prix	121 123	
	Exportations et prix	125 126 128 129	
	Prix du charbon sur le carreau de la mine et tarifs de fret en 1938	276	

	Pages	Cartes
PRODUCTION.- (voir "production" dans les rubriques de chaque pays)		
en groupant les différents types de combustibles	7	
répartition par pays	7 8	1
répartition par régions	7 9	2
production de briquettes dans le monde	16	7
production de coke de gaz et de coke métallurgique	15 16	6
Concentration géographique des gisements	17	8
Variations de la production dans les différents pays	18	
Pourcentage des exportations par rapport aux productions	46	
ROUMANIE.- Consommation : par tête	29	
Fret de retour :	284	43
RUSSIE.- (voir U.R.S.S.)		
SENEGAL.- Fret de retour :	286	42
SIAM.- Consommation : par tête	29	

	Pages	Cartes
SIDERURGIE.- Consommation : utilisation comme matière première en pourcentage	30	
pourcentage consommation en France	303 304	
SOMALIS.- Fret de retour :	285	42
SOUDAN.- Fret de retour :	285	42
SOUS-PRODUITS.- Caractéristiques : des charbons destinés à la fabrication des s/produits	6	
Gaz :	6	
Fabrication : coke	15	6
SOUTE.(Charbon de).-Caractéristiques :	5 146	
Consommation : proportion dans la consommation totale	29	
dans les différents pays	30	
importance comparée	31	
pourcentage dans la consommation totale française	303 304	

		Pages	Cartes
SOUTE.-(Charbon de) -	Dépôts de soute : approvisionnement par les exportateurs	163	
	Embarquement : comme combustible immédiat	148	
	comme fret	148	
	Exportations : Principaux pays fournisseurs	149	35 36
	Exportations aux Colonies	383	
	Approvisionnement des stations de soute	163	
	Importations : aux Colonies	383	
	Stations de soute : (voir dépôts de soute)		
	Statistiques : Difficultés d'en établir	146 147 148	
	Trafic : du charbon de soute	146	35 36
SUEDE.-	Commerce : traité de commerce avec Gde Bretagne (1933)	115	32
	" " " " Pologne (1934)	117	32
	Consommation : en pourcentage	24 25 26	
	en quantité	26	
	par tête	28	
	rapport importation-consommation	47	

	Pages	Cartes
SUEDE.- Fret de retour :	290	43
Importations : en 1938	76	23
en 1934, 35, 36 (Tableau 2)	85	23
place du charbon dans les importations	45	
Rapport importations-consommation	47	
Traités de commerce.- avec Grande-Bretagne, 1933	115	32
avec Pologne, 1934	117	32
SUISSE.- Commerce : traité de commerce avec Allemagne	116	32
Consommation : en pourcentage	24 25	
par tête	29	
rapport importation-consommation	47	
Importations: en 1934, 35, 36 (tableau 3)	85	24
rapport importation-consommation	47	
Traités de commerce : voir commerce.		
SYRIE.- Fret de retour :	284	43

		Pages	Cartes
TCHECOSLOVAQUIE.-	Briquettes : variations de la production de 1913 à 1938	19 21 22 124	
	Charbon : production charbon bitumineux et %	12	3
	place du charbon dans les export.	45	
	variations du prix du charbon	122	
	Coke :- fabrication de coke métallurgique et %	15	6
	Commerce :- concentration	133 139	
	Variations du prix du charbon	122	
	Variations du prix d'exportation	126 128 129	
	Concentration : Horizontale	133	
	verticale	139	
	Consommation : en pourcentage	24 25	
	par tête	28	
	Exportations : place du charbon dans les export.	45	
	rapport production-exportation	46	
	export. en 1934, 35, 36 (Tableau 3)	85	17
	variations du prix d'exportation	126 128 129	
	Fabrication : coke métallurgique et pourcentage	15	6
	briquettes et pourcentage	16	7
	Importations : en 1934, 35, 36 (Tableau 3)	85	24

		Pages	Cartes
TCHECOSLOVAQUIE.-	Lignite : production de lignite	14	5
	Prix : Variations du prix du charbon	122	
	" " " d'exportation (diagramme IV)	129 bis	
	" " " " en monnaie Nationale	126	
	" " " " en livres	128 129	
	Production : charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	lignite	14	5
	rapport production-exportation	46	
	variations de la production de 1913 à 38	19 21 22 124	
	Sous-produits : fabrication du coke métallurgique et pourcentage	15	6
	fabrication de briquettes et pourcent.	16	7

TRAITES INTERNATIONAUX.- (Voir commerce)

TRANSPORTS MARITIMES.- (voir navires charbonniers, fret, charte-partie).

Consommation en charbon d'après la vitesse et la portée en lourd 174

Variations du pourcentage de la chauffe au charbon 38

constructions d'après le mode de propulsion de 1929 à 1939 39

clients du transport maritime du charbon 33

		Pages	Cartes
TUNISIE.-	Consommation :	373	
	Fret de retour :	282	43
	Importations :	381	30 bis
	Production :	357	41
TURQUIE.-	Fret de retour :	283 284	43
UNION-SUD-AFRICAINE.-	Charbon : Production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	Commerce : concentration verticale	139	
	Concentration : verticale	139	
	Consommation : en pourcentage	24 25 26	
	en quantités	26	
	par tête	29	
	par usages	30	
	par les travaux maritimes	31	
	Exportation : en 1934, 35, 36 (tableau 8)	74	18
	quantités et destinations	70	
	rapport production-exportation	46	

	Pages	Cartes
UNION-SUD-AFRICAINE.- Production : Charbon bitumineux et pourcentage	12	3
Variations de la production de 1918 à 1936	20	
Rapport production-exportation	46	
Soute : fournitures charbons de soute	149 150 152	35
Transports maritimes : consommation charbon	151	
U.R.S.S.- Anthracite : production et pourcentage	13	4
Charbon : production charbon brut en pourcentage	7	1
production charbon bitumineux et pourcentage	8 9 12	2 3
place du charbon dans les exportations	45	
Coke : fabrication coke métallurgique et pourcentage	15	6
Consommation : en pourcentage	24 25 26	
par quantités	26	
par tête	29	
par usages	30	
par les transports maritimes	32	
Exportation : en 1934, 35, 36 (Tableau 10)	74	20
quantités et destinations	72	
place du charbon dans les exportations	45	

		Pages	Cartes
U.R.S.S.-	Fabrication : coke métallurgique et pourcentage	15	6
	Fret de retour :	284	43
	Lignite : production lignite et pourcentage	14	5
	Production : charbon brut et pourcentage	7 8 9	1 2
	charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	anthracite	13	4
	lignite	14	5
	sous-produit : fabrication coke métallurgique et pourcent.	15	6
	Transports maritimes : consommation de charbon	32	
URUGUAY.-	Fret de retour :	286	42
U.S.A.-	Anthracite : production et pourcentage	13	4
	exportation	67	
	Briquettes : production et pourcentage	16	7
	Charbon : production charbon brut en pourcentage	7 8	7
	production charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	exportations charbon bitumineux	65	
	variations de la production de charbon de 1909 à 36	18	
	place du charbon dans les exportations	45	

	Pages	Cartes
U.S.A.- Coke : Fabrication de coke métallurgique et pourcentage	15	6
" " " de gaz " "	16	6
exportation	69	
Commerce : concentration	132 136	
réglementation du marché intérieur	140	31
Concentration : horizontale	132	
verticale	136	
Consommation : en pourcentage	24 25 27	
en quantités	27	
par tête	28	
par les transports maritimes	32	
Exportations : quantités et destinations bitumineux	65	15
anthracite	67	16
coke	69	
exportations en 1934, 35, 36 (tableau 6)	74	
rapport production-exportation	46	
place du charbon dans les exportations	45	
Fabrication : voir sous-produits		
Fret de retour :	285 287	42
Importations : en 1934, 35, 36 (tableau 6)	85	
Mine: distance moyenne de la mine à la mer	102	
Monnaie : dévaluation monétaire, 1933	118	31

		Pages	Cartes
U.S.A.- Production :	charbon brut en pourcentage	7 8	1
	charbon bitumineux et pourcentage	12	3
	anthracite	13	4
	variations de la production de 1909 à 1936	18	
	rapport production-exportation	46	
Sous-produits :	fabrication coke métallurgique et pourcent.	15	6
	" " de gaz " "	16	6
	" briquettes " "	16	7
Soute :	fourniture charbon de soute	150 152	35
Transports maritimes :	consommation de charbon	32	
USINES A GAZ.- Consommation :	dans les différents pays	30	
	comme matière première en pourcentage	30	
	importance comparée de la consommation	31	
	pourcentage de la consommation de charbon dans l'industrie gazière en France	303 304	
YOUGOSLAVIE.- Fret de retour :		283	43
Production :	lignite	14	5
	variations de la production	20	

	Pages	Cartes
ZONE D'INTENSITE DE NAVIGATION.-	46	
	47	

TABLE DES MATIERES

TRAFIC MONDIAL.-		Pages
CHAPITRE I.-	Rappel de quelques notions techniques	1
CHAPITRE II.-	Production du charbon dans le monde en bloquant tous les divers types de combustibles	7
CHAPITRE III.-	Production du charbon dans le monde en distinguant les divers types de combustibles	11
	Charbon bitumineux - Anthracite -	11
	Lignite -	14
	Coke -	15
	Briquettes -	16
CHAPITRE IV.-	Principales région charbonnières	17
CHAPITRE V.-	Changements survenus entre 1913 et 1938 dans la production de charbon des différents pays.	18
	Pays miniers anciens	18
	Pays miniers nouveaux	20
CHAPITRE VI.-	Consommation du charbon dans le monde	24
	Consommation du charbon par régions géographiques	24
	Consommation du charbon par tête dans divers pays	28
	Consommation du charbon dans le monde par usages	29
CHAPITRE VII.-	Le marché du charbon - La demande de charbon dans le monde -	35
CHAPITRE VIII.-	Le marché du charbon - L'offre de charbon dans le monde -	41
CHAPITRE IX.-	Le commerce du charbon dans le monde	44
	Place des importations et exportations dans chaque pays	45
	Exportations et productions	46
	Importations et consommations	47
CHAPITRE X.-	Les courants d'importations et d'exportations	48

Pages

CHAPITRE XI.- Principaux courants charbonniers 53
Répartition des exportations de charbon dans le monde
Où, chaque pays expédie-t-il ses charbons dans le monde

Charbon 54
Coke 56
Agglomérés 57
Exportations totales 59

CHAPITRE XII.- Principaux courants charbonniers
Répartition des importations de charbon dans le monde 75
Où, chaque pays se ravitaille-t-il dans le monde?

Régions importatrices 84
Pays importateurs 85

CHAPITRE XIII.- Zones d'intensité du commerce du charbon dans le monde 88

Secteur Europe Occidentale 89
Secteur Europe Septentrionale 91
Secteur Méditerranée 92
Secteur Europe Centrale 94
Secteur Amérique du Nord 95
Secteur Asie 96
Secteur Amérique du Sud 96
Secteur Europe-Sud-Orientale 97
Secteur Afrique 97
Secteur Océanie 98

CHAPITRE XIV.- Eléments déterminant la concurrence des pays fournisseurs 101

CHAPITRE XV.- Politique commerciale - Accords Nationaux et internationaux - Mesures douanières - 106

Protection des mesures douanières 106
Différentes sortes de subventions 109
Ententes entre Pouvoirs Publics 114
Manipulations monétaires 117

CHAPITRE XVI.- Les prix 120

La production et les prix 121
L'exportation et les prix 125

CHAPITRE XVII.- Concentration dans l'industrie charbonnière 131

Concentration horizontale 131
Concentration verticale 135

CHAPITRE XVIII.- Comment chaque pays a réglé son marché intérieur du charbon 140

		Pages
CHAPITRE XIX.-	Accords internationaux.	144
CHAPITRE XX.-	Le charbon de soute	146
CHAPITRE XXI.-	Principaux ports charbonniers mondiaux	157
CHAPITRE XXII.-	Coal Exchange - Commerce en gros du charbon - Exportations en Angleterre -	161
CHAPITRE XXIII.-	Caractéristiques des navires charbonniers	165
	Caractéristiques générales possédées par tous les navires charbonniers.	166
	Caractéristiques particulières à certains types de navires charbonniers.	169
CHAPITRE XXIV.-	Transport maritime du charbon en Angleterre	176
CHAPITRE XXV.-	I.- BOURSES DES FRETS CHARBONNIERS II.- CHARTES PARTIES CHARBONNIERES III.- FRETS CHARBONNIERS.	179
	Bourses des frets charbonniers	179
	Chartes parties	181
	Etude des chartes parties charbonnières	183
	Welsh Coal (charbon du Pays de Galles)	185
	East Coal 1922 (Charbon de la Côte Est)	193
	Scotch Coal (charbon Ecossais)	209
	Coasting Coal	216
	Charte partie pour le trafic du charbon allemand	231
	Charte partie de la Baltique et de la Mer Blanche	240
	Charte partie pour les mines du Pas de Calais	259
	Frets charbonniers	268
	Prix du charbon sur le carreau de la mine et tarifs de frets en 1938	276
CHAPITRE XXVI.-	Trafic mondial - Fret de retour des navires charbonniers.	281
	Liste des frets de retour par chargement complet des charbonniers ou des tramps ayant porté une cargaison de charbon	282
	Tarifs des frets de retour des tramps et navires charbonniers mondiaux.	291

TRAFIC FRANCAIS METROPOLITAIN.-

Pages

CHAPITRE XXVII.- Trafic français métropolitain 296

Houille 296
Lignite 297
Coke - goudron et benzol - 298
Agglomérés - tourbe - 299

CHAPITRE XXVIII.-Consommation de houille en France 303

CHAPITRE XXIX.- Importations - Exportations -
Bilan production et consommation en France 307

Importations 308
Exportations 317

CHAPITRE XXX.- Ports charbonniers français 324

CHAPITRE XXXI.- Commerce en gros du charbon en France -
Ventes C.A.F. et F.O.B. 330

CHAPITRE XXXII.- Flotte charbonnière française 331

Aperçu sur les types et la construction des navires
charbonniers en France 340

CHAPITRE XXXIII. Les cours des frets charbonniers français en 1938 347

CHAPITRE XXXIV.- Fret de retour des navires charbonniers desservant
la France, l'Afrique du Nord et le Maroc 352

RAFIC COLONIAL.-

CHAPITRE XXXV.- Les charbons coloniaux - Production - 358
La production en Indochine 358
Développement de la concentration 364
Production en Afrique 365
Production à Madagascar 369

CHAPITRE XXXVI.- Consommation aux Colonies 370

Pages

CHAPITRE XXXVII.- Importations et exportations de charbon aux Colonies 377

Comment était réalisé l'équilibre du marché charbonnier? 377

Mouvements d'importation et d'exportation du charbon de soute dans les ports coloniaux 383

CONCLUSION.- 392

ANNEXES :-

Annexe n° 1.- Lieux de construction de la flotte charbonnière française.

Annexe n° 2.- Calcul de la portée en lourd nécessaire pour assurer les importations françaises de charbon de 1938 avec les prototypes actuellement à l'étude.

H O U I L L E S & L I G N I T E S

- SELF TRIMMERS : NAVIRES CHARBONNIERS -

- CHAPITRE I -

RAPPEL DE QUELQUES NOTIONS TECHNIQUES

LES DIVERSES VARIETES DE CHARBONS.-

Cette étude ne se préoccupe pas de la tourbe d'importance industrielle négligeable. Elle concerne seulement les charbons classés par ordre de valeur décroissante de la manière suivante :

- Anthracite
- Houille anthraciteuse
- Charbon demi-gras
- Charbon gras ou bitumineux (4 qualités)
- Charbon subbitumineux
- Lignite

Leurs principales caractéristiques sont résumées dans les tableaux suivants :

CARACTERISTIQUES DES DIVERSES QUALITES DE CHARBON

nformes à la classification Regnault-Grüner modifiée par Bone And Himus (1936)

	Anthracite	Houille anthraciteuse	Charbon ½ gras	Lignite
Pouvoir calorifique (Calories [a])	8.000-8.330	8.330-8.600	8.400-8.900	4.000-6.000
Fuel Ratio [b]	12 et plus	6-12	4-6	moins de 1,2
Composition chimique Moyenne : Pourcentage — C	93-95	90-93	80-90	45-65
H	2-4	4-4,5	4,5-5	6-6,8
O + N + S	3,5	3,5-5	5,5-12	30-35
Matières volatiles	moins de 8	8-15	15-20	plus de 45
Carbone fixe	plus de 92	85-92	80-85	moins de 55
Pouvoir cokéfiant	non cokéfiable, pulvérulent		Faible non cohérent	non cohérent
Apparence	noir et brillant		noir brillant	brun, terne parfois noir
Flamme	très courte bleue	très courte un peu lumin.	courte lumineuse	longue
Fumée	pas	presque pas	très peu	fume
Texture	dur	dur mais friable	friable	tendre
Usages	Chauffage domest. central, séchoirs à malt, gaz pauvre	Vapeur chauf. domest. ciment	Vapeur chauf. domest. navigation	Vapeur chauf. domest.

(a) Unité thermique correspondant à la valeur nécessaire pour élever de 1° c. la température de 1 livre anglaise d'eau.

(b) $\frac{\text{Carbone fixe}}{\text{matières volatiles}}$

CARACTERISTIQUES DES DIVERSES QUALITES DE CHARBON (Suite)

onformes à la classification Regnault-Grüner modifiée par Bone and Himus) (1936)

	Charbon gras ou bitumineux				Charbon subbitumineux
	Degré moyen	charbon cokéfiant	charbon à gaz	Degré inférieur	
oir calorifique					
lories[a].....	7.700-8.800	-	6.600-7.800	6.600-7.800	5.500-7.200
Ratio[b].....	3-5	2-3	1,5-2	1,2-1,5	moins de 1,2
Moyenne : Pourcentage C.....	75-90	84-89	80-85	70-80	60-75
H.....	4,5-5,5	5,0-5,6	environ 5,6	4,5-6	6-6,5
O + N + S.....	6-15	5,5-11	10-15	18-20	20-30
Matières volatiles.....	18-26	25-32	32-40	40-45	plus de 45
Carbone fixe..	74-82	68-74	60-68	55-60	moins de 55
oir cokéfiant....	Coke très dense	coke métallurgique dense	coke de gaz tendre et poreux	non cokéfiable, non cohérent	non cokéfiable
rence.....	noir brillant	noir brillant	noir brillant	noir, terne	strié brun ou jaune parfois noir
me.....	moyenne à longue lumineuse	longue	longue	longue	longue
e.....	Fume	Fume	Fume	Fume	Fume
ure.....	tendre à dur	tendre à dur	tendre à dur	tendre à dur	tendre
ges.....	coke et vapeur	coke	gaz	fours à réverbères, locomotives	vapeur, chauffage domestique.

(a) Unité thermique correspondant à la chaleur nécessaire pour élever de 1° c. la température de 1 livre anglaise d'eau

(b) $\frac{\text{Carbone fixe}}{\text{matières volatiles}}$

CONCURRENCE ENTRE LES CHARBONS.-

Dans beaucoup d'emplois les diverses variétés de charbon ne se font pas concurrence, chacun a bien son utilisation dans un secteur déterminé ou il réussit mieux qu'un autre, c'est pour lui, souvent, que l'outillage a été construit. En cas de nécessité, cependant, on peut substituer l'un à l'autre la lignite pouvant, éventuellement, remplacer le charbon bitumineux dans certains usages tout comme le charbon bitumineux peut se substituer à l'anthracite. Il n'en est pas moins vrai qu'une certaine concurrence existe toujours entre les divers charbons, donc entre les pays fournisseurs. Il s'ensuit aussi que les cours de toutes les espèces de charbons influent les uns sur les autres.

DIFFERENTES ESPECES DE CHARBONS.-

Charbons de soute.-

Presque tout charbon bitumineux d'une qualité moyenne peut être utilisé dans les foyers des navires s'il est traité de la manière convenable. Un charbon de soute réellement bon doit répondre aux qualifications minima suivantes :

- le pourcentage des matières volatiles ne doit pas être supérieur à 30 et il est préférable qu'il soit inférieur à ce chiffre et descende même à 15;
- la teneur en cendres ne doit pas excéder 9%;
- le point de fusion ne doit pas être inférieur à 2.500 ° Farh.
- le pouvoir calorifique doit atteindre au moins 14.000 unités thermiques britanniques.

Ce charbon doit brûler assez bien pour ne pas créer de difficultés de tisonnage et rendre inutile un tirage forcé; il doit pouvoir être accumulé dans les soutes sans risque de combustion spontanée, enfin il doit pouvoir bien se tasser, une tonne forte n'occupant pas plus de 1 m3 17.

Charbons pour usages domestiques.-

Doivent être durs, non friables, brillants et se présenter sous la forme de blocs de gros calibre. Ils doivent avoir une faible teneur en cendres et brûler sans tirage forcé. La teneur en matières volatiles est indifférentes.

Charbons métallurgiques.-

Teneur élevée en matières volatiles et en carbone fixe sauf pour la fonte de minerais autres que ceux du fer; il ne doit contenir que peu de soufre et ses cendres doivent entrer en fusion sans addition de fondant. Pouvoir calorifique élevé, ne doit contenir que peu de cendres ferrugineuses. Les charbons coséfiants durs qui dégagent à 900 ° c. 20 à 32% de matières volatiles sont particulièrement appréciés pour la fabrication du coke métallurgique.

Charbons destinés à la fabrication de sous-produits.-

15 à 38 % de matières volatiles - Teneur en cendres de 4 à 8 % - 1 à 1 ½ % de soufre au maximum - 0,02 % de phosphore au maximum.

Si le produit principal que l'on désire obtenir est le gaz, il convient d'utiliser un charbon qui soit riche en gaz, d'un pouvoir calorifique et d'une puissance lumineuse élevés. Les meilleurs charbons à gaz sont ceux qui dégagent à la température de 900° c., 32 à 38 % de matières volatiles et qui donnent un coke plutôt poreux.

- CHAPITRE II -

(voir carte 1)

PRODUCTION DU CHARBON DANS LE MONDE EN BLOQUANT TOUS LES DIVERS TYPES DE COMBUSTIBLE

On procède dans plus de 50 Pays du Monde à l'exploitation commerciale de gisements charbonniers (anthracite, charbon bitumineux ou lignite).

Le charbon bitumineux fournit une moyenne de	87,7 %	du	total	exploité			
L'anthracite	"	"	"	"	7,6 %	"	"
Le lignite	"	"	"	"	4,8 %	"	"

I.- REPARTITION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE CHARBON BRUT PAR PAYS DE 1934 à 1936 :

(voir Atlas, carte 1)

Cette production mondiale de charbon brut s'est répartie par pays, de la façon suivante pour les années 1934-1935-1936 (voir tableau 1, page 8)

Ce tableau montre que les U.S.A. fournissent plus d'un tiers de la production mondiale annuelle de charbon brut; la Grande-Bretagne en livre un peu moins d'un cinquième; l'Allemagne environ un septième et l'U.R.S.S. plus de un douzième. Ces quatre Pays pris ensemble assurent plus des 3/4 de la production annuelle.

II.- REPARTITION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE CHARBON BRUT PAR REGIONS de 1934 à 1936:

(voir Atlas, carte 2)

Le tableau n° 2, page 9 , indique la répartition par régions de la production mondiale de charbon brut de 1934 à 1936.

- Tableau n° 1 -

REPARTITION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE CHARBON BRUT PAR PAYS DE 1934 à 1936

(Le lignite a été converti en unités de houille équivalentes)

PAYS	1934	1935	1936
Etats-Unis	32,9	32,3	34,4
Grande-Bretagne	19,6	19,1	18,1
Allemagne	13,6	(d) 14,9	(d) 15,2
Sarre	(1,0)	(0,9)	(0,9)
U.R.S.S.	7,5	8,4	8,7
France	4,2	3,9	3,6
Japon (a)	3,1	3,2	(e) 3,0
Pologne	2,6	2,4	2,3
Belgique	2,3	2,2	2,2
Inde (b)	2,0	2,0	1,8
Tchécoslovaquie	1,7	1,7	1,7
Chine (non compris la Mandchourie)	1,8	1,8	1,6
Mandchourie	1,0	1,0	0,9
Union Sud-Africaine	1,1	1,2	1,2
Pays-Bas	1,1	1,1	1,0
Australie	0,9	1,0	0,9
Canada	0,9	0,9	0,9
Autres pays (c)	2,6	2,9	2,5
Total	100,0	100,0	100,0
Production totale (en millions de tonnes métriques)	1.144,6	1.179,9	1.280,4

(a) sans les colonies.
(b) Y compris les Etats Indiens.
(c) Parmi les "autres pays", les plus importants sont : l'Espagne, la Hongrie, la Turquie, l'Autriche et l'Indochine française.
(e) Sur la base du chiffre définitif (38.100.000 tonnes), au lieu de la donnée provisoire qu'indiquent les sources mentionnées ci-dessous (41.000.000)

- Tableau n° 2 -

REPARTITION PAR REGIONS DE LA PRODUCTION MONDIALE DE CHARBON BRUT, de 1934 à 1936 (Le lignite a été converti en unités de houille équivalentes)

GROUPES REGIONAUX	1934	1935	1936
Europe occidentale (a)	41,8	41,2	40,1
Amérique du Nord (b)	33,8	33,3	35,3
U.R.S.S. (c)	7,5	8,4	8,7
Extrême-Orient (d)	6,1	6,3	5,8
Europe Centrale et Orientale (e)..	4,7	4,6	4,4
Pacifique-Inde (f)	4,1	4,3	4,0
Balkans et Danube (g)	0,5	0,5	0,5
Méditerranée (h)	0,5	0,6	0,4
Amérique latine (i)	0,3	0,4	0,3
Autres pays (j)	0,6	0,4	0,5
Total	100,0	100,0	100,0

(a) Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas;
(b) Canada, Etats-Unis;
(c) Territoires d'Europe et d'Asie;
(d) Chine, Indochine française, Indes Néerlandaises, Japon;
(e) Autriche, Hongrie, Pologne, Tchécoslovaquie;
(f) Australie, Inde, Nouvelle-Zélande, Union-Sud-Africaine;
(g) Bulgarie, Grèce, Roumanie, Turquie, Yougoslavie;
(h) Algérie, Italie, Espagne;
(i) Brésil, Chili, Colombie, Mexique, Pérou, Vénézuela;
(j) Parmi ceux-ci, les plus importants sont : la Rodhésie, et certaines colonies japonaises.

Il ressort de ce tableau que les $\frac{3}{4}$ de la production mondiale annuelle proviennent des deux principales régions charbonnières "Europe Occidentale" et "Amérique du Nord" prises ensemble.

Vient en troisième rang la zone constituée par "l'U.R.S.S." (9% de la production totale).

L'Extrême-Orient, l'Europe Centrale et Orientale et la zone Pacifique-Inde constituent des centres secondaires de production charbonnière.

- CHAPITRE III -

PRODUCTION DU CHARBON DANS LE MONDE EN DISTINGUANT LES DIVERS TYPES DE COMBUSTIBLE

La répartition internationale de l'industrie charbonnière change si l'on examine séparément l'extraction du charbon bitumineux, de l'anthracite et du lignite.

I.- PRODUCTION DU CHARBON BITUMINEUX DANS LE MONDE.- (Voir Atlas, carte 3)

La répartition par pays de la production du charbon bitumineux est celle qui a le plus de rapport avec la répartition de la production totale du charbon brut ainsi que l'indique le rapprochement du tableau n° 3, page 12 avec le tableau 1, page 8 ; ou celui des cartes 1 et 3.

II.- PRODUCTION DE L'ANTHRACITE DANS LE MONDE.- (Voir Atlas, carte 4)

L'extraction de l'anthracite est géographiquement très fortement concentrée. Les deux gros producteurs de cette sorte de charbon sont les U.S.A. et l'U.R.S.S.

Les autres producteurs importants sont la Grande-Bretagne, la Chine, la Belgique et l'Indochine Française dont l'anthracite d'excellente qualité valait la peine d'être importé jusqu'en France où il pouvait encore concurrencer les autres charbons malgré les frais de transport.

Le tableau n° 4, page 13, donne la répartition de la production mondiale d'anthracite entre les divers pays en 1936.

- Tableau n° 3 -

REPARTITION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE CHARBON BITUMINEUX ENTRE LES DIVERS PAYS en 1936.

P A Y S	Production(a) (en millions de tonnes métriques)	Pourcentage
Etats-Unis	389,3	34,7
Grande-Bretagne	225,5	20,1
Allemagne	158,4	14,1
U.R.S.S.	78,8	7,2
France	45,5	4,1
Japon (b)	38,1	3,4
Pologne	29,8	2,7
Inde (c)	22,8	2,0
Belgique	22,6	2,0
Union-Sud-Africaine	14,8	1,3
Chine (non compris la Mandchourie)	14,6	1,3
Mandchourie	11,3	1,0
Pays-Bas	12,8	1,1
Tchécoslovaquie	12,3	1,1
Australie	11,1	1,0
Canada	10,3	0,9
Autres pays	23,7	2,1
Total	1.121,7	100,0

(a) Ces données ont été obtenues en soustrayant de la production totale de charbon brut les chiffres de l'anthracite et du lignite, lorsque ces indications ont pu être obtenues.
(b) Sans la Corée, Formose et Sakhaline, dont la production atteint un total de 700.000 tonnes.
(c) Y compris 2 millions de tonnes pour les Etats-Indiens.

REPARTITION DE LA PRODUCTION MONDIALE D'ANTHRACITE ENTRE LES DIVERS PAYS en 1936.

P A Y S	Production (a) (en millions de tonnes métriques)	Pourcentage
Etats-Unis (a)	49,8	51,3
U.R.S.S. (b)	26,9	27,7
Grande-Bretagne (c)	6,7	6,9
Chine	5,3 (d)	5,5
Belgique	5,3 (d)	5,5
Indochine française	2,0 (d)	2,1
Autres pays (e)	1,0 (d)	1,0
Total	97,0	100,0

(a) Pensylvanie seulement.
(b) Bassin du Donetz seulement.
(c) Sud du Pays de Galles (5,7) et Ecosse (1,0)
(d) Chiffre estimatif établi par le Bureau International du Travail.
(e) Ces pays comprennent, par ordre d'importance, l'Espagne, le Portugal, l'Irlande, l'Italie, le Maroc français, la Roumanie, la Bulgarie et le Pérou.

PRODUCTION DE LIGNITE DANS LE MONDE. (Voir Atlas, carte 5)

Bien que le lignite soit extrait dans quelque 20 pays disséminés dans toutes les régions du globe, la plus grosse partie de la production est fournie par l'Allemagne.

La Tchécoslovaquie, l'U.R.S.S. et la Hongrie sont les seuls autres producteurs de quelque importance.

Le tableau ci-dessous donne la répartition de la production mondiale de lignite par pays en 1936 :

P A Y S	Production en (en millions de tonnes métriques)
Allemagne	161,4
Tchécoslovaquie	16,1
U.R.S.S.	18,0
Hongrie	7,1
Autriche	2,9
Yougoslavie	3,7
Canada	3,4
Autres pays (a)	11,7
	224,3

(a) Les plus importants de ces pays sont : l'Australie, les Etats-Unis, la Roumanie, la Bulgarie et la Nouvelle-Zélande.

IV.- FABRICATION DU COKE DANS LE MONDE.- (Voir Atlas, carte 6)

Une proportion importante de la totalité du charbon extrait est consommée sous forme de coke ou de briquettes; aussi un certain intérêt s'attache-t-il à la répartition internationale de la fabrication de ces deux produits.

Les tableaux ci-après donnent la répartition de la production mondiale de coke métallurgique et coke de gaz, par pays, en 1936.

1.- Coke métallurgique.

P A Y S	Production (en millions de tonnes métriques)	Pourcentage du total mondial
Etats-Unis	42,0	30,8
Allemagne	38,5	28,2
U.R.S.S.	18,0	13,2
Grande-Bretagne	12,7	9,3
France	7,0	5,1
Belgique	4,4	3,2
Pays-Bas	3,0	2,2
Inde britannique	2,4	1,8
Tchécoslovaquie	2,0	1,5
Canada	1,9	1,4
Japon	1,9	1,4
Autres pays	2,7	2,0
	136,5	100,0

2.- Coke de gaz.

P A Y S	Millions de de tonnes métriques	Pourcentage
Grande-Bretagne	12,0	51,8
Allemagne	4,2	18,1
France	2,0	8,6
Etats-Unis	1,3	5,6
Japon	1,0	5,3
Autres pays	2,7	11,6
Total	136,5	100,0

V.- FABRICATION DES BRIQUETTES DANS LE MONDE.(Voir Atlas, carte 7)

La Grande-Bretagne et les U.S.A. ne s'intéressent pas aux briquettes qui constituent, au contraire, une production importante de l'Allemagne et de la France, ainsi que l'indique le tableau suivant :

P A Y S	Millions de t. métriq.	Pourcentage
Allemagne	42,2	73,4
France	8,1	14,1
Belgique	1,6	2,8
Pays-Bas	1,2	2,1
Grande-Bretagne	0,9	1,6
Etats-Unis	0,8	1,4
Espagne	0,8	1,4
Tchécoslovaquie.....	0,6	1,0
Autres pays	1,3	2,2
Total	57,5	100,0

- CHAPITRE IV -

PRINCIPALES REGIONS CHARBONNIERES

On constate une concentration géographique de l'industrie charbonnière non seulement en ce qui concerne le monde envisagé dans son ensemble, mais encore à l'intérieur même des pays producteurs où quelques bassins nettement délimités fournissent la majeure partie de la production nationale.

La carte 8 de l'Atlas donne la répartition des exploitations minières dans les principaux pays charbonniers.

De nombreuses variétés de charbon sont géographiquement réparties d'une manière inégale entre les divers bassins d'un pays producteur, de même qu'entre les pays charbonniers eux-mêmes. Certains pays, comme la France et le Japon, manquent de charbons cokéfiants indispensables à l'industrie métallurgique lourde; aussi la France est-elle obligée d'importer de grandes quantités de coke et de houille d'Allemagne, Belgique et Grande-Bretagne, tandis que le Japon doit recourir aux gisements de Mandchourie.

Une autre preuve de l'irrégularité dans la distribution géographique des différentes sortes de charbons réside encore dans le fait que la plus grande partie de l'Europe doit importer de l'anthracite gallois pour les usages domestiques et diverses qualités de charbons Admiralty, de même provenance, pour la navigation à vapeur.

- CHAPITRE V -

CHANGEMENTS SURVENUS ENTRE 1913 et 1938 DANS LA PRODUCTION DE CHARBON DES DIFFERENTS PAYS.

I.- PAYS MINIERS ANCIENS.-

ANGLO-SAXONS.-

La production des U.S.A. et de la GRANDE-BRETAGNE va en diminuant

- En 1909-1913, ces deux pays fournissaient environ 66 % du volume mondial
- En 1925-1929, " " " " " 60 % " " "
- En 1936, ils ne fournissaient plus que " 50 % " " "

Pour ce qui est de la GRANDE-BRETAGNE, la réduction de son importance relative a pour cause un fléchissement continu du volume de sa production, alors que le total mondial s'inscrivait en hausse de 1909 à 1936.

Dans le cas des U.S.A. leur part de production mondiale est allée en diminuant parce que le volume de leur production n'a pas augmenté à la même cadence que celui de l'ensemble du monde.

ALLEMAGNE.-

La production des mines restées à l'ALLEMAGNE après le traité de Versailles a considérablement augmenté au point que la production de l'Allemagne, diminuée de l'Alsace-Lorraine, Sarre et Ruhr, n'a été que légèrement inférieure à celle d'avant la guerre.

L'extraction qui s'était établie en 1932 à 64 % du chiffre de 1929 n'est remontée en 1936 qu'à 89,8 %.

FRANCE.-

La production n'a que légèrement augmenté après la guerre de 1914 malgré l'apport de l'Alsace et de la Lorraine; elle va en diminuant depuis 1931.

POLOGNE-TCHECOSLOVAQUIE.-

Augmentation de la production charbonnière de 1913 à 1929. Diminution depuis 1929.

En POLOGNE la production de charbon qui était tombée, en 1933, à 59 % du niveau de 1929 ne s'est relevée, en 1936, qu'à 64 % de ce dernier.

C O N C L U S I O N.-

Si l'on considère ensemble les U.S.A., la GRANDE-BRETAGNE, la FRANCE, la POLOGNE et la TCHECOSLOVAQUIE, qui constituent en quelque sorte un groupe de pays industriels anciens, on constate que leur importance globale en tant que producteurs de charbon a FLECHI d'une manière frappante.

II.- PAYS MINIERS NOUVEAUX.-

La BELGIQUE, les PAYS-BAS, l'ESPAGNE, les pays d'AMERIQUE LATINE, les Etats successeurs de l'AUTRICHE-HONGRIE, l'U.R.S.S., le JAPON, la CHINE du Nord, la MANDCHOURIE, l'INDE et l'UNION-SUD-AFRICAINE ont considérablement ACCRU LEUR PRODUCTION.

Entre les deux guerres : Les PAYS-BAS ont eu une production charbonnière nettement en croissance : elle est, en effet, passée de 2 millions de tonnes en 1913 à environ 13 millions en 1936.

En BELGIQUE : les chiffres de 1936 ont marqué une augmentation de la production par rapport à 1929.

L'AUSTRALIE et le CANADA ont une production allant nettement en diminuant de 1913 à 1936.

PRODUCTION EUROPEENNE.-

Si, au lieu de classer les pays producteurs comme précédemment en Miniers Anciens et Miniers Nouveaux on les classe en Miniers Européens et non Européens on arrive aux résultats suivants :

MINIERS EUROPEENS.-

La production réunie de la GRANDE-BRETAGNE, de l'ALLEMAGNE, de la FRANCE, de la POLOGNE, de la BELGIQUE, des PAYS-BAS et de la TCHECOSLOVAQUIE a passé de 580,6 millions de tonnes métriques, en 1929 à 437,1 millions de tonnes métriques en 1932, ce qui représente une diminution de 25 %.

PRODUCTION DE CHARBON DE CERTAINS PAYS (1927-1936)

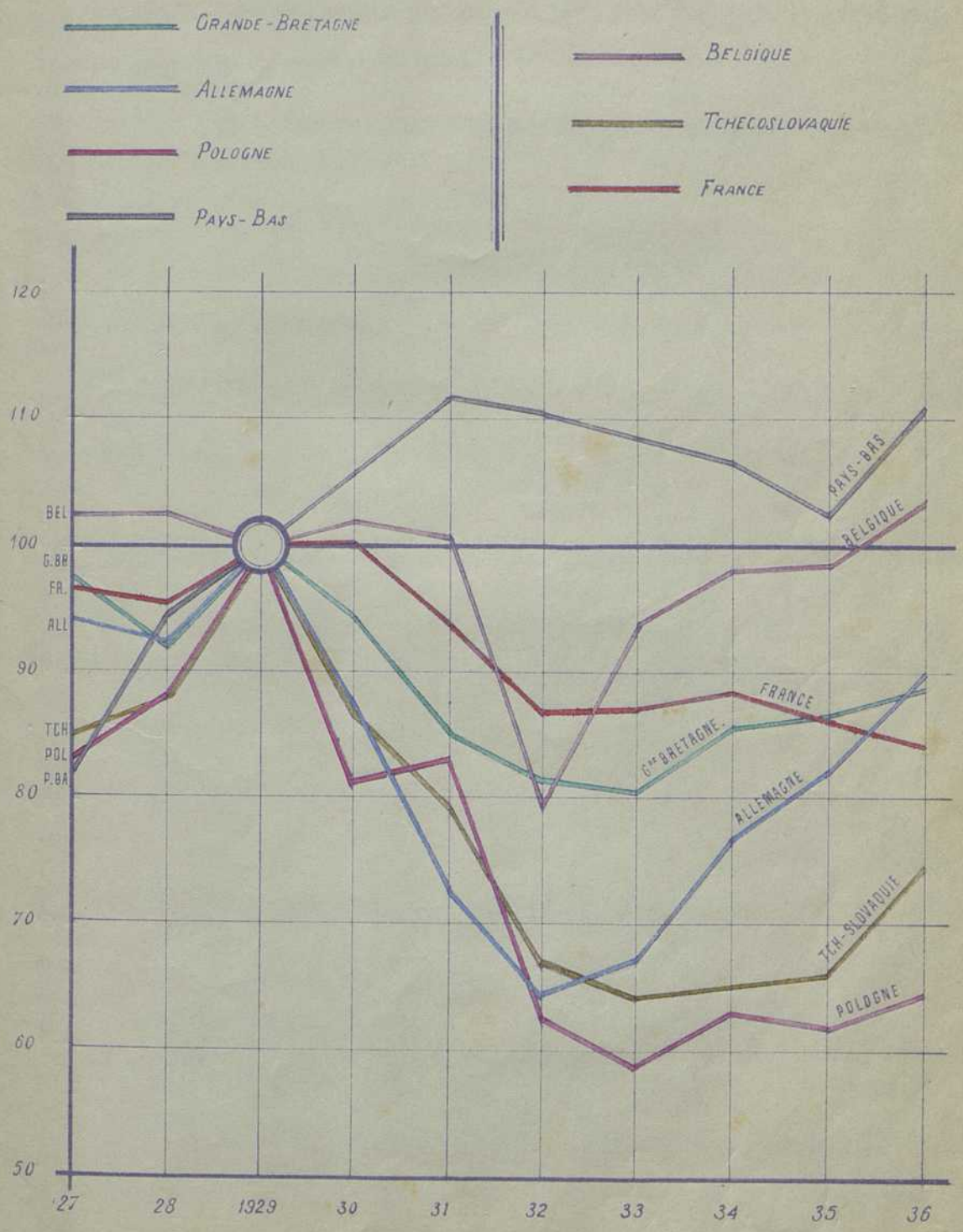
Années	Allemagne (a)	Belgique	France (a)	Pays-Bas	Pologne	Royaume Uni	Tchécos-lovaquie	Total pour 7 pays.
A) Milliers de tonnes métriques.								
1927	153.599	27.551	51.792	9.488	38.084	255.264	14.016	549.794
1928	150.861	27.578	51.365	10.920	40.616	241.283	14.568	537.191
1929	163.441	26.940	53.780	11.581	46.236	262.045	16.548	580.571
1930	142.699	27.415	53.900	12.211	37.506	247.795	14.469	535.995
1931	118.640	27.042	50.011	12.901	38.265	222.981	13.165	483.005
1932	104.741	21.424	46.267	12.756	28.835	212.083	11.032	437.138
1933	109.692	25.300	46.887	12.574	27.356	210.436	10.627	442.872
1934	124.857	26.389	47.632	12.341	29.233	224.268	10.789	475.509
1935	134.117	26.506	46.212	11.878	28.545	225.815	10.894	483.967
1936	146.707	27.876	45.226	12.803	29.747	232.191	12.353	507.003
B) Nombres-indices (1929 = 100) (voir courbe page suivante)								
1927	94,0	102,3	96,3	81,9	82,4	97,4	84,7	94,7
1928	92,3	102,4	95,5	94,3	87,8	92,1	88,0	92,5
1929	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1930	87,3	101,8	100,2	105,4	81,1	94,6	87,4	92,3
1931	72,6	100,4	93,8	111,4	82,8	85,1	79,6	83,2
1932	64,1	79,5	86,8	110,1	62,4	80,9	66,7	75,3
1933	67,1	93,9	87,2	108,6	59,2	80,3	64,2	76,3
1934	76,4	98,0	88,6	106,6	63,2	85,6	65,2	81,9
1935	82,1	98,4	85,9	102,6	61,7	86,2	65,8	83,4
1936	89,8	103,5	84,1	110,6	64,3	88,6	74,6	87,3

(a) Sarre non comprise.

Diagramme I

PRODUCTION DE CHARBON 1927/1936

Courbe des nombres indices 1929 = 100



La production qui était tombée à un niveau particulièrement bas en 1932 s'accrut ensuite progressivement jusqu'en 1936 et atteignit, à ce moment, 87% du chiffre de 1929.

La baisse a varié considérablement d'un pays à l'autre.

- CHAPITRE VI -

CONSOMMATION DU CHARBON DANS LE MONDE

I.- CONSOMMATION DU CHARBON PAR REGIONS GEOGRAPHIQUES.-

On consomme le charbon dans tous les pays du globe. Toutefois, cette consommation bien qu'elle soit largement répandue est plus particulièrement concentrée dans un nombre restreint de pays. Cinq pays consomment à eux seuls 67 % de la production charbonnière mondiale.

En voici la liste :

- Les U.S.A. consomment..... 25 % de la production mondiale.
- La GRANDE BRETAGNE consomme..... 15 % "
- L'ALLEMAGNE consomme..... 13 % "
- L'U.R.S.S. consomme..... 9 % "
- La FRANCE consomme..... 5 % "

Viennent ensuite :

- Le JAPON..... 3 %	- La CHINE (non compris la Mandchourie . 1,5 %	- Le DANEMARK 0,5 %
- La BELGIQUE..... 2,3 %	- L'UNION-SUD-AFRIC... 1,0 %	- L'ESPAGNE...0,4 %
- Le CANADA..... 1,9 %	- Les PAYS BAS..... 0,9 %	- L'AUTRICHE. 0,4 %
- Les INDES..... 1,8 %	- L'AUSTRALIE..... 0,9 %	- La SUISSE.. 0,3 %
- La POLOGNE..... 1,7 %	- L'ITALIE..... 0,8 %	- La HONGRIE. 0,3 %
- La TCHECOSLOVAQUIE.. 1,6 %	- La SUEDE..... 0,7 %	- La NORVEGE. 0,3 %

Puis : l'ARGENTINE - l'IRLANDE - Le BRESIL et la YOUGOSLAVIE.

La consommation annuelle mondiale de charbon est d'environ :

1.200.000.000 de tonnes de houilles.

REPARTITION DE LA CONSOMMATION MONDIALE DE CHARBON ENTRE DIVERS GROUPES DE PAYS.

de 1934 à 1936

(En pourcentage du total mondial)

(Le lignite, le coke et les agglomérés ont été convertis en unités de houille équivalentes)

P A Y S		1934	1935	1936
Etats-Unis, Canada		35	34,2	36,2
Belgique, Luxembourg, France, Gde-Bretagne, Irlande, Pays-Bas	Avec la Sarre	25,8	-	-
	Sans la Sarre	-	24,2	23,3
Allemagne, Autriche, Hongrie Pologne, Suisse, Tchécoslovaquie	Avec la Sarre	-	16,9	17,1
	Sans la Sarre	16,1	-	-
U.R.S.S. : Territoires d'Europe et d'Asie		7,6	8,5	8,8
Chine, Inde, Japon, Indes Néerlandaises		8,0	8,1	7,3
Australie, Nouvelle-Zélande, Union-Sud-Africaine		2,0	2,0	2,0
Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lithuanie, Norvège, Suède		1,7	1,8	1,8
Algérie, Egypte, Espagne, Italie, Portugal		2,2	2,4	1,5
Argentine, Brésil, Chili, Mexique, Vénézuela		0,6	0,7	0,6
Bulgarie, Grèce, Roumanie, Turquie, Yougoslavie		0,7	0,7	0,6
Autres pays		0,3	0,5	0,8
TOTAL :-		100,0	100,0	100,0

A.- DEPLACEMENTS SURVENUS DANS LA CONSOMMATION PAR REGIONS GEOGRAPHIQUES.-

La répartition géographique de la consommation de charbon a subi divers changements. Les marchés de consommation se sont déplacés depuis 1913 et avec eux les routes des navires charbonniers. Nous signalons ici les principales modifications.

a) Certains pays ont consommé plus de charbon en 1936 qu'en 1913.-

Ce sont :..... { L'U.R.S.S., le JAPON, l'INDE, la CHINE (avec la MANDCHOURIE) l'ITALIE, les PAYS-BAS, l'UNION-SUD-AFRICAINE, la SUEDE.

	Consommation de charbon (en millions de tonnes métriques)		Pourcentage du total mondial	
	1913	1936	1913	1936
U.R.S.S.....	46	110	3,7	8,8
JAPON.....	22	41	1,8	3,3
INDE.....	16	22	1,3	1,8
CHINE MANDCHOURIE	14	26	1,1	2,1
ITALIE	11	13 (a)	0,9	1,1 (a)
PAYS-BAS	10	12	0,8	0,9
UNION SUD AFRICAINE.	7	12	0,6	1,0
SUEDE.....	6	9	0,5	0,7
TOTAL :-	132	245	10,7	19,7

(a) Moyenne de 1935-1936, adoptée en raison de la guerre d'Ethiopie et des sanctions.

b) Certains pays ont consommé MOINS de charbon en 1936 qu'en 1913.-

Ce sont : Les ETATS-UNIS, la GRANDE-BRETAGNE, l'AUTRICHE-HONGRIE, la TCHECOSLOVAQUIE, le CANADA, l'ARGENTINE, le BRESIL, le CHILI, la NOUVELLE ZELANDE, la SUISSE.

PAYS	Consommation de charbon (en millions de tonnes métriques)		Pourcentage du total mondial	
	1913	1936	1913	1936
ETATS-UNIS.....	489	428	39,0	34,3
GRANDE-BRETAGNE....	192	181	15,2	14,5
AUTRICHE-HONGRIE...	48	-	3,8	-
ETATS SUCCESSEURS..	-	34 (a)	-	2,7 (a)
CANADA.....	29	24	2,3	1,9
PETITS CONSOMMATEURS (b)	16	11	1,2	0,9
TOTAL :-	774	678	61,5	54,3

(a) Comprend la consommation de l'Autriche-Hongrie et de la Tchécoslovaquie, ainsi qu'un quart de la consommation de la Pologne.

(b) Comprend : l'ARGENTINE, le BRESIL, le CHILI, la NOUVELLE-ZELANDE et la SUISSE.

c) Certains pays ont consommé environ la même chose en 1936 et en 1913.-

Ce sont :- L'ALLEMAGNE, la FRANCE, la BELGIQUE, l'AUSTRALIE, et l'ESPAGNE.

Les régions de l'Amérique du Nord et de l'Europe Occidentale ont PERDU de l'importance; celles de l'U.R.S.S. et de l'Extrême-Orient en ont ACQUIS. La Route du charbon s'oriente vers l'Est.

Ce déplacement des zones de consommation est dû à l'industrialisation de l'U.R.S.S. et du JAPON; à celle de la CHINE et MANDCHOURIE asiatique, et à celle de l'INDE.

II.- CONSOMMATION DU CHARBON PAR TETE DANS DIVERS PAYS.-

Il est intéressant de comparer la consommation de charbon dans chaque pays avec son nombre d'habitants.

Cette consommation varie, en effet, beaucoup avec le degré d'industrialisation, la présence d'autres sources d'énergie, le climat, le standard de logement, les fluctuations de l'activité économique, etc....

La consommation de charbon par tête atteint les chiffres les plus élevés en GRANDE-BRETAGNE (3 tonnes 9 par habitant, en moyenne).

Viennent ensuite les U.S.A. et la BELGIQUE avec 3 tonnes 5 par tête.

Puis :

- L'ALLEMAGNE.....	2 tonnes 4	- La FRANCE.....	1 tonne 6
- Le CANADA.....	2 " 3	- Les PAYS-BAS.....	1 " 5
- L'AUSTRALIE.....	1 " 7	- La TCHECOSLOVAQUIE.....	1 " 4
- Le DANEMARK.....	1 " 7	- La SUEDE.....	1 " 4

- L'UNION-SUD-AFRICAINE.....	1 tonne 2	- Le JAPON.....	0 tonne 6
- La NORVEGE.....	1 " 2	- La FINLANDE.....	0 " 5
- La NOUVELLE-ZELANDE.....	0 " 9	- L'ARGENTINE.....	0 " 4
- La SUISSE.....	0 " 8	- L'ITALIE.....	0 " 2
- l'U.R.S.S.....	0 " 8	- L'ESPAGNE.....	0 " 2
- L'AUTRICHE.....	0 " 7	- Le PORTUGAL.....	0 " 2
- La POLOGNE.....	0 " 7	- La GRECE.....	0 " 2

Aux INDES, en CHINE, aux INDES NEERLANDAISES, en ROUMANIE, au PEROU, au SIAM, la consommation n'atteint pas 100 kilos par habitant.

III.- CONSOMMATION DU CHARBON DANS LE MONDE.-

A) DANS LE MONDE PAR USAGES.-

D'après les chiffres donnés en 1938 par la Société des Nations la totalité du charbon produit dans le monde sert à concurrence des 4/5 comme combustible et 1/5 comme matière première.

La proportion de charbon utilisé comme combustible se répartit probablement ainsi :

	%
- Industrie (production de la chaleur).....	30
- Chemins de fer.....	15
- Centrales électriques.....	8
- Charbons de soute.....	2
- Usages domestiques.....	20
- Charbonnages.....	5

La proportion de charbon utilisé comme matière première se répartit ainsi :

- Production de fonte et d'acier..... 15 %
- Usines à gaz..... 5 %

Le tableau ci-dessous donne les estimations récentes sur la consommation du charbon pour les usages principaux dans certains pays.

PAYS	Production plus importations moins exportat. (en millions de tonnes métriq.)	% de la consom. nationale imputable aux : Usines à gaz	Centrales électriques	Industries métal. lourdes	charbonnages	Transports ferroviaires	Transports maritimes (a)	Entreprises industrielles générales.	Usages domestiques.
ALLEMAGNE.....	164,2	3,8	6,8	22,7	12,4	8,1	2,2	18,6	25,3
CHINE (non compris la MANDCHOURIE)...	20,2	-	7,1	-	7,6	8,4	5,4	21,5	50,0
MANDCHOURIE.....	7,9	0,8	4,7	13,9	3,0	21,8	15,1	13,9	26,8
ESPAGNE.....	8,3	3,2	3,2	12,9	2,1	23,7	-	52,7	2,2
ETATS-UNIS.....	430,4	1,2	10,1	14,8	0,9	19,4	0,4	29,3	24,0
FRANCE.....	67,2	5,9	5,6	14,8	8,1	14,4	1,5	25,4	24,3
GRANDE-BRETAGNE...	181,5	10,1	7,7	12,0	6,7	7,2	0,8	35,6	19,9
HONGRIE.....	2,9	3,9	12,2	-	8,3	20,3	-	36,3	18,9
INDE.....	22,9	-	-	24,4	5,3	31,9	7,6	30,8	-
ITALIE.....	8,3	15,0	-	19,0	-	24,0	-	35,0	7,0
JAPON.....	39,2	5,4	8,3	17,1	-	10,1	9,3	40,1	9,7
PAYS-BAS.....	10,7	11		-	-	4,0	6,0	56,0	23,0
POLOGNE.....	21,1	1,6	3,8	20,1	-	19,2	0,1	42,5	12,7
UNION-SUD-AFRICAINE	12,5	-	-	-	26,1	31,8	6,6	22,6	12,9
U.R.S.S.	113,3	-	-	51,6	-	28,5	1,6	6,2	12,1
TOTAL :-	1.115,6	(b) 3,5	(b) 7,1	(b) 19,6	(b) 4,3	(b) 16,3	(b) 1,6	(b) 6,6	(b) 21,0

(a) Dans la mesure où les données existantes le permettent, on indique ici la consommation de charbon de soute par les bateaux affectés à des services entre les ports nationaux.

(b) Chiffre obtenu en multipliant la quantité disponible en 1936 par les pourcentages nationaux mentionnés, pourcentages qui, en quelques cas, s'appliquent à des années antérieures.

On peut, sur ce tableau, relever brièvement quelques constatations.

1°) Le Groupe des Entreprises Industrielles Générales constitue presque toujours le plus grand consommateur de charbon. Il absorbe de 1/5 à 1/3 de la totalité de charbon utilisé dans le monde.

Dans ce groupe, les plus grands consommateurs sont les fabricants de produits en porcelaine, pierres, argiles, verres, ciments.

Viennent ensuite les industries du textile puis celles de la chimie et enfin celles des produits alimentaires.

2°) La consommation de l'industrie métallurgique lourde varie entre un chiffre très faible en Chine et 52% de la consommation totale en U.R.S.S.

3°) La proportion du charbon employé comme combustible pour les locomotives oscille entre 4 % (Pays-Bas) et 32 % (Union-Sud-Africaine).

4°) Le charbon utilisé par les centrales électriques et les usines à gaz prises ensemble représente 10 à 15 % de la consommation totale.

5°) Le charbon utilisé par les transports maritimes nationaux représente, par ordre d'importance, les pourcentages suivants de la consommation totale du pays.

	%	
MANDCHOURIE.....	15,1	
JAPON.....	9,3	
INDE.....	7,6	Dont navigation intérieure 2,4 % Entreprises des ports 0,6 %
UNION-SUD-AFRICAINE.....	6,6	Charbon presque entièrement utilisé par des navires affectés à des services vers l'Etranger.
GRANDE-BRETAGNE	5,3 0,8	Long Cours Cabotage seul
PAYS-BAS.....	6,0	

CHINE..... 5,4

ALLEMAGNE..... 2,2

U.R.S.S. 1,6

FRANCE..... 1,5

U.S.A. ..... 0,4 Long Cours - A peu près autant pour le Cabotage.

POLOGNE 0,1

Ces chiffres, valables pour 1936, nesont évidemment pas définitifs; ils représentent cependant un ordre de grandeur intéressant à connaître.

LES POURCENTAGES DES CHARBONS DE SOUTE DANS LA CONSOMMATION TOTALE ONT ENCORE TENDANCE A DIMINUER d'abord parce que la propulsion à Diésel se multiplie et que le mazout remplace de plus en plus le charbon, ensuite parce que d'autres secteurs, tels que les centrales électriques, vont en augmentant absorbant une quantité toujours plus grande de charbon.

DEDUCTIONS IMPORTANTES POUR LES TRANSPORTS MARITIMES.-

1°) La Marine Marchande n'absorbe donc, dans la plupart des nations, qu'une faible partie de la consommationn nationale de charbon.

2°) Lorsque les navires transportent du charbon pour un pays, c'est en général pour ses "Entreprises Industrielles Générales" (Alimentation et produits connexes, textiles et articles textiles, papiers, produits forestiers, imprimeries, produits chimiques, caoutchoucs, cuirs, produits en pierre, argile, verre, ciments, produits en fer et acier, métaux non ferreux, constructions mécaniques, matériel de transport, etc....)

Ils travaillent ensuite pour les "usages domestiques" et les "transports ferroviaires"; et, enfin, pour les "entreprises métallurgiques lourdes telles que hauts fourneaux, aciéries, fonderies.

En mettant à part les "usages domestiques" ce sont donc les secteurs "entreprises industrielles générales", "chemins de fer" et "industries métallurgiques lourdes" qui ont le plus besoin de la FLOTTE CHARBONNIERE et devraient le plus s'y intéresser.

Réciproquement, la prospérité d'une FLOTTE CHARBONNIERE est fortement influencée par ces trois branches d'activités.

Au point de vue Intégration, enfin, ce sont ces trois branches d'activités qui ont, normalement, le plus intérêt à posséder leur propre FLOTTE CHARBONNIERE.

B) EN FRANCE PAR USAGES.-

En ce qui concerne la FRANCE, le pourcentage dans la consommation nationale est imputable, on l'a vu, comme suit :

- Entreprises industrielles générales..... 25,4 %
- Usages domestiques..... 24,3 %
- Industries Métallurgiques lourdes..... 14,8 %
- S.N.C.F. ..... 14,4 %
- Charbonnages..... 8,1 %
- Usines à gaz..... 5,9 %
- Centrales électriques..... 5,6 %

Le pourcentage dans la consommation nationale des "usages domestiques" est important mais il s'agit là d'un secteur s'adressant à des millions de particuliers et des milliers de détaillants; chaque consommateur utilise

une quantité trop petite de marchandise pour qu'il ait souci du NAVIRE IMPORTATEUR.

Les groupe des "entreprises industrielles générales" composé des nombreuses affaires peut déjà plus facilement se soucier du choix des navires et il conviendrait d'intervenir auprès de lui pour qu'il ne s'en désintéresse pas et achète FOB.

- CHAPITRE VII -

LE MARCHE DU CHARBON

LA DEMANDE DE CHARBON DANS LE MONDE

La plupart des experts qui ont étudié la situation de l'industrie charbonnière sont d'avis que la demande et l'offre se sont trouvées en déséquilibre pendant de nombreuses années. Le principal problème auquel cette industrie a eu, jusqu'ici, à faire face est celui d'un "excédent de capacité productrice" ou "différence entre les possibilités d'extraction des mines existantes (sans investissement de nouveau capital) et la valeur de la production actuelle". La puissance de production, en somme, était trop importante pour la consommation; le volume du charbon produit dépassait de beaucoup les possibilités d'absorption, à des prix rentables, par le marché mondial.

TENDANCE DE LA DEMANDE.-

Pendant tout le 19° Siècle et jusqu'au début de la guerre de 1914 - 1918, la demande mondiale de charbon et donc la production se sont accrues au rythme d'environ 4 % par années. L'industrie charbonnière a donc connu au cours de cette période une prospérité qui ne fut que peu interrompue par des crises cycliques.

De 1920 à 1926 la demande et donc la production baissent sensiblement et retombent au niveau de 1913.

En 1927, reprise; le niveau d'avant 1914 est dépassé.

L'extraction atteint son point culminant en 1929.

Depuis 1929, la demande de charbon fléchit considérablement.

FACTEURS DE LA DEMANDE DE CHARBON.-

La demande de charbon est influencée par plusieurs facteurs :

A) Certains viennent l'augmenter :-

1°) L'accroissement de la population.

Ce qui augmente le nombre des foyers et la clientèle des entreprises industrielles, commerciales ou services publics.

Tout au long du 19° Siècle, l'augmentation de la population du globe a constitué une des causes fondamentales des progrès de la demande de charbon.

Le niveau de vie joue un rôle important : d'une part, les familles pauvres ne peuvent pas se chauffer autant qu'elles en ont besoin; d'autre part, les familles très riches abandonnent le charbon pour l'électricité ou le gaz.

2°) L'industrialisation:-

Le développement de la production industrielle entraine augmentation de la demande. Même s'il est fait appel à des combustibles de remplacement, la sidérurgie doit recourir au charbon.

3°) Le développement de l'électricité :-

L'extension de l'industrie électrique et, parallèlement, des usines thermiques contribue à l'augmentation de la demande de charbon.

4°) Le développement de l'industrie chimique et la technique nouvelle de la chauffe :-

La fabrication, en partant du charbon, d'huiles combustibles (par

hydrogénation ou carbonisation) d'essence, de goudron, de brai, de sulfate d'ammoniaque, des colorants tirés du goudron de houille;

l'emploi du charbon pulvérisé ou des mélanges colloïdaux (charbon pulvérisé et mazout) dans la chauffe des navires à vapeur,

contribuent à l'accroissement de la demande.

B) Certains viennent la diminuer :-

Les facteurs qui ont limité la demande de charbon sont beaucoup plus importants que ceux qui l'ont augmentée.

1°) La crise des transports.

a) Les chemins de fer, concurrencés par les véhicules automobiles et autos particulières ont subi, depuis la guerre, une crise qui a entrainé la diminution de leur consommation de charbon.

b) La Marine Marchande, qui a subi au cours de ces dernières années les répercussions de la crise du commerce mondial. Les désarmements nombreux auxquels elle a dû procéder ont influencé grandement sa consommation de charbon.

2°) Les combustibles de remplacement.

a) Le mazout se substitue de plus en plus au charbon, non seulement dans la Marine Marchande mais aussi dans les transports ferroviaires.

Un grand nombre de locomotives, comme de navires, peuvent brûler indifféremment mazout ou charbon; le prix de revient du moment décide, seul, de l'usage de l'un ou l'autre de ces combustibles.

Depuis 1914, la Marine Marchande a manifesté une tendance très forte à abandonner les machines chauffées au charbon pour utiliser soit des chaudières chauffées au mazout soit des Diésel brûlant du gaz-oil.

Le grand mouvement d'abandon du charbon par la Marine-Marchande s'est déclanché en 1919-1920, en réaction contre les prix exorbitants auxquels se vendait le charbon dont il y avait alors pénurie.

Dans la Marine Marchande:-

- En 1914, 44 millions de tonnes ou 97 % du tonnage mondial était chauffé au charbon.
- En 1937, 32 millions de tonnes ou 49 % seulement du tonnage mondial était encore chauffé au charbon.

De 1914 à 1937, le tonnage mondial des navires chauffés au mazout a augmenté de 15 fois; celui des navires à moteurs a augmenté de 69 fois.

- En 1914, 0,5 % du tonnage total était à moteur, soit 200.000 tonnes.
- En 1937, 21 % du tonnage total était à moteur, soit 13.700.000 tonnes.
- En 1938,

Dans la Marine de Guerre:-

On a renoncé presque complètement au charbon.

Ce mouvement d'abandon du charbon n'ira sans doute qu'en accélérant dans la Marine de Commerce.

Le tableau ci-dessous concernant les types de machines et force motrice utilisés dans la Marine Marchande de 1919 à 1937 indique les navires nouveaux construits (en milliers de tonnes brutes et en pourcentage du tonnage mondial)

(Voir page suivante)

On voit que les navires construits avec des Diésel représentent plus du double de ceux construits à vapeur.

DANS LE MONDE

NAVIRES NOUVEAUX CONSTRUITS/SELON LES REGLES DU LLOYD, EN MILLIERS DE TONNES BRUTES ET EN POURCENTAGE DU TONNAGE MONDIAL.-

Années finissant le 30 Juin.	Navires à vapeur chauffés au charbon		Navires à vapeur chauffés au mazout		Navires à Moteur Diésel		Total des navires à vapeur et à moteur
	Tonnage.	Pourcentage.	Tonnage.	Pourcentage.	Tonnage.	Pourcentage.	Tonnage
1929	600	34,5	351	20,2	786	45,5	1.738
1932	57	6,2	260	28,4	598	65,4	915
1935	150	20,0	50	6,6	552	73,4	752
1936	199	19,9	221	22,1	580	58,0	1.002
1937	262	19,6	161	12,0	913	68,4	1.336
1938							
1939							

Source :- Annual Reports of Lloyd's Register of Shipping.

De 1919 à 1937, le pourcentage des navires au charbon a donc diminué de 75 %;

Celui des navires à mazout a diminué de plus de 50 %;

Celui des navires à Diésel a augmenté de 2 % à 68,4 %.

b) Le mazout se substitue de plus en plus au charbon même dans d'autres branches que la Marine Marchande et les Chemins de Fer; il se développe notamment dans le chauffage des habitations, restaurants, hôtels, etc...; dans l'industrie et dans les centrales électriques.

L'évincement du charbon par le pétrole est plus important dans les pays ayant des ressources nationales en pétrole que dans les autres.

c) Le gaz naturel, l'énergie hydroélectrique, concurrencent de plus en plus le charbon.

3°) Les procédés techniques nouveaux dans la métallurgie diminuent la demande de charbon.

On tend, de plus en plus, à remplacer la fonte par des déchets d'acier comme matière première pour la fabrication de l'acier en lingots ou moulages. On ne recourt plus autant, de ce fait, à la réduction du minerai de fer dans les hauts-fourneaux par mélange avec du coke métallurgique et des fondants . Ce procédé nouveau fait baisser sensiblement la demande de charbon.

4°) Les conséquences de la nationalisation de l'emploi des combustibles.

Dans un certain nombre de branches d'activités et, notamment, dans l'industrie du fer et de l'acier, dans les entreprises de transports maritimes et ferroviaires, dans les cokeries et usines à gaz, etc... on a perfectionné de plus en plus, afin d'assurer une utilisation toujours plus économique du charbon et un meilleur rendement technique.

- CHAPITRE VIII -

LE MARCHE DU CHARBON

L'OFFRE DE CHARBON DANS LE MONDE

L'offre de charbon est influencée par plusieurs facteurs :

I.- DE NOUVELLES INSTALLATIONS MINIERES ONT ETE CRÉÉES DANS CERTAINES REGIONS :-

Les investissements en capitaux sont considérables, comme il est indispensable de couvrir les frais fixes engagés, on ne cesse généralement pas d'utiliser toutes les installations entreprises, lorsque les causes qui ont provoqué leur établissement cessent de se faire sentir, d'où production au dessus des besoins du marché.

Les neutres : Pays-Bas, Espagne, Suède, Suisse ont développé leur industrie charbonnière pendant la grande guerre.

Dans les pays extra-européens : U.S.A., Inde, Japon, Chine, Union-Sud-Africaine, la hausse des prix du charbon pendant la guerre de 1914, a provoqué le développement des industries minières.

Après le traité de Versailles, l'U.R.S.S. a développé considérablement son industrie charbonnière.

L'Allemagne a ouvert des exploitations nouvelles par contrebalancer la perte de certains de ses bassins.

La remise en état de districts miniers dévastés du Nord de la France a doté ce pays d'installations plus étendues et mieux équipées qu'avant guerre

Bref, l'offre de charbon dans le monde entier a considérablement augmenté. Cette augmentation s'est même localisée dans certaines régions particulières telles que: Sud du Pays de Galles, Haute Silésie, Illinois, où elle provoque de graves crises et conflits sociaux.

II.- L'INDUSTRIE DU LIGNITE S'EST DEVELOPPEE.-

En Allemagne, Bulgarie, Roumanie, Yougoslavie, U.R.S.S., U.S.A., Canada, Nouvelle Zélande, l'industrie du lignite s'est fortement développée augmentant d'autant la puissance de production de l'industrie charbonnière.

III.- ON A TROUVE LE MOYEN D'UTILISER LE CHARBON DE PETIT CALIBRE.-

Les briquettes, boulets, l'emploi du charbon pulvérisé, sont de création récente. Ceci a permis d'utiliser beaucoup de charbon que l'on considérait jusqu'alors comme rebut.

IV.- ON A MECANISE LES TRAVAUX MINIERS.-

Les ouvriers abatteurs travaillant à la mine ont été,depuis 1925 environ, remplacés par des haveuses mécaniques. On a augmenté la proportion du charbon évacué mécaniquement du front de taille et transporté mécaniquement d'un point à un autre. On a remplacé par des tracteurs électriques les chevaux chargés du roulage sur les voies souterraines, etc... On a rationalisé, normalisé l'exploitation, ce qui a augmenté le rendement, et l'offre de charbon par conséquent.

CONCLUSIONS SUR LE MARCHE DU CHARBON.-

L'industrie du charbon étant, avant 1939, capable de produire plus

de houille et de lignite que le marché n'en pouvait absorber.

Les prix que pouvait payer le marché étaient souvent bien inférieurs aux prix de production.

- CHAPITRE IX -

LE COMMERCE DU CHARBON DANS LE MONDE

Nous avons vu la répartition géographique de la production, celle de la consommation; les facteurs de l'offre et de la demande, tout ceci nous fournit des repères pour comprendre le commerce du charbon.

IMPORTANCE RELATIVE DU CHARBON DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL.-

Le charbon, quoiqu'atteignant en poids un chiffre élevé, ne constitue que 3 % environ du commerce mondial.

Toutefois, si l'on étudie la situation de divers pays pris isolément on constate que pour nombre d'entre eux le charbon joue dans leur commerce extérieur un rôle important.

Ainsi les exportations ou importations de charbons constituent un facteur important de l'équilibre de l'Economie nationale dans certains pays où il représente un pourcentage appréciable de la valeur totale des exportations ou importations et où il joue un rôle important dans la balance du commerce extérieur.

Les tableaux suivants l'indiquent :

(Voir page suivante)

A) PLACE DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DANS CHAQUE PAYS.-

PLACE DU CHARBON DANS LA VALEUR TOTALE DES EXPORTATIONS.

En POLOGNE la valeur du charbon représente			14,5 %	de la valeur totale des exp.
En GRANDE-BRETAGNE	"	"	7,7 %	"
En ALLEMAGNE	"	"	7,7 %	"
Aux PAYS-BAS	"	"	5,8 %	"
En TCHECOSLOVAQUIE	"	"	4,9 %	"
En BELGIQUE	"	"	4,8 %	"
En U.R.S.S.	"	"	2,8 %	"
Aux U.S.A.	"	"	2,1 %	"
En FRANCE	"	"	1 %	"
Au JAPON	"	"	0,4 %	"
Au CANADA	"	"	0,2 %	"

PLACE DU CHARBON DANS LA VALEUR TOTALE DES IMPORTATIONS

En ITALIE la valeur du charbon représente			13 %	de la valeur totale des Imp.
En LETTONIE	"	"	10 %	"
Au DANEMARK	"	"	9,4 %	"
En FRANCE	"	"	8,9 %	"
En SUEDE	"	"	8,7 %	"
En NORVEGE	"	"	6,7 %	"
Au PORTUGAL	"	"	6,4 %	"

etc.....

La GRANDE-BRETAGNE, les U.S.A., la POLOGNE, l'U.R.S.S., l'UNION-SUD-AFRICAINE, l'AUSTRALIE et l'INDE ne sont pas importateurs de charbon pour

leur propre consommation; tout au plus importent-ils du charbon de soute en transit pour le ravitaillement des navires touchant leurs ports.

B) EXPORTATIONS ET PRODUCTIONS.-

Les 9/10 du charbon extrait dans l'ensemble du globe sont consommés dans les divers pays producteurs eux-mêmes. 1/10 seulement entre dans le commerce international, cette part va d'ailleurs en diminuant d'année en année comme le commerce du charbon lui-même.

Toutefois les exportations de nombreux pays dépassent cette moyenne mondiale.

Les PAYS-BAS, par exemple,	expédient à l'Etranger	53 %	de leur production
La POLOGNE	"	33 %	"
La BELGIQUE	"	22,3 %	"
La GRANDE-BRETAGNE	"	24,9 %	"
L'ALLEMAGNE	"	20,7 %	"
L'UNION-SUD-AFRICAINE	"	15,7 %	"
La TCHECOSLOVAQUIE	"	14,4 %	"
L'AUSTRALIE	"	8,3 %	"
La MANDCHOURIE	"	39,5 %	"
La FRANCE	"	4,7 %	"
La CHINE	"	4,5 %	"
Le JAPON	"	6,3 %	"
l'U.R.S.S.	"	2,1 %	"
L'ESPAGNE	"	0,2 %	"
Les U.S.A.	"	3,3 %	"
Le CANADA	"	3,2 %	"

Cependant, même dans les pays qui sont, en chiffres absolus, de grands exportateurs de charbon, il est évident que le marché intérieur joue un rôle beaucoup plus important que les débouchés extérieurs.

c) IMPORTATIONS ET CONSOMMATION.-

Certains pays importent la totalité ou une grande partie du charbon qu'ils consomment :

L'ARGENTINE.....	importe	100	%	de sa consommation
Le DANEMARK.....	"	100	%	"
La SUISSE.....	"	100	%	"
L'IRLANDE.....	"	97	%	"
La NORVEGE.....	"	92	%	"
La GRECE.....	"	94	%	"
La SUEDE.....	"	94	%	"
L'ITALIE.....	"	94	%	"
Le BRESIL.....	"	65,4	%	"

- CHAPITRE X -

LES COURANTS D'EXPORTATIONS ET D'IMPORTATIONS

Certains pays exportent des quantités considérables de charbon et n'en importent que très peu, par exemple :

U.S.A., GRANDE-BRETAGNE, POLOGNE, U.R.S.S., ALLEMAGNE.

D'autres pays n'interviennent sur le marché international du charbon que comme importateurs. Ce sont :

ARGENTINE, DANEMARK, EGYPTE, FRANCE, ITALIE, SUEDE, SUISSE, CANADA.

Certains pays, enfin, sont à la fois gros exportateurs et gros importateurs de charbon. Par exemple :

BELGIQUE, PAYS-BAS, JAPON, TCHECOSLOVAQUIE.

Le commerce international du charbon forme un réseau compliqué d'échanges. Non seulement les pays riches en charbons en expédient aux pays pauvres mais encore les divers producteurs procèdent à des échanges complémentaires de certaines qualités de combustible.

Le fait que l'on relève dans un même pays à la fois une forte exportation et une forte importation de charbon montre bien l'inégalité de la répartition des divers combustibles. Ce n'est donc pas parce que un pays peut exporter du charbon qu'il serait en mesure de pratiquer en ce qui concerne son combustible une autarcie absolue.

PRINCIPAUX EXPORTATEURS.-

La plus grande partie du charbon et de ses dérivés qui entre dans le commerce international est fournie par une douzaine de pays. Quatre de ceux-ci : GRANDE-BRETAGNE, ALLEMAGNE, U.S.A., POLOGNE - contribuent pour plus de 75 % au total des exportations mondiales de charbon.

Si l'on tient compte du charbon de soute embarqué comme combustible la GRANDE-BRETAGNE ext le premier pays exportateur de charbon.

Si l'on ne tient pas compte du charbon de soute, l'ALLEMAGNE est le premier pays exportateur de charbon.

~~[illegible] en pourcentage du total mondial et en quantités exportées (charbon de soute compris).~~

ZONES DE CHARGEMENT DU CHARBON.-

La répartition géographique des exportations apparait davantage en groupant les pays par régions. On constate que c'est dans le groupe Manche, Mer du Nord, Baltique sud que les chargements ont été les plus intenses.

Aux Etats-Unis et Canada, quelques chargements.

En Extrême-Orient, chargements faibles (voir carte n° 3)

PRINCIPAUX IMPORTATEURS.-

On peut les diviser en 2 catégories :

a) Ceux qui sont dépourvus de ressources en combustibles solides ou n'en possédant pas assez, et qui sont :

ITALIE, GRECE, SUISSE, AUTRICHE, DANEMARK, SUEDE, NORVEGE, IRLANDE, ARGENTINE BRESIL.

b) Ceux dont le sol, quoique riche en charbons, ne recèle pas certaines qualités.

Les échanges complémentaires jouent un rôle actif dans le commerce

international du charbon, ils sont particulièrement importants en Europe Occidentale et Centrale.

La France, par exemple, importe du charbon principalement parce qu'elle manque de certaines qualités de combustible notamment de charbon cokéfiable.

Le Canada, la Belgique, l'Allemagne, le Japon, et les Pays-Bas quoique tous producteurs sont de gros importateurs de charbons.

Ce fait des échanges complémentaires rend très difficile l'étude complète des lignes de navigation charbonnière. Les transports maritimes de l'arachide, du riz ou de la banane sont relativement plus faciles à étudier. Le climat, en effet, délimite la zone de production, donc de chargement. Le reste du monde hors de cette zone constitue à priori les régions possibles de consommation. Le sens des navigations, la direction des routes maritimes va donc, dans ses grandes tendances, être "des zones de productions aux lieux de consommation".

Le calcul des facteurs régionaux et temporaires politiques, économiques, douaniers, commerciaux viennent ensuite donner la correction nécessaire au tracé des grandes lignes précédentes et l'on peut ainsi retrouver les routes des principaux navires spécialisés.

Au contraire, dans le cas d'un commerce qui, comme celui du charbon est fait souvent de produits de compléments, on se trouve devant de sérieuses difficultés.

Si les courants de pays producteurs à pays dépourvus totalement de combustible peuvent bien être reconstitués (on retombe, en effet, dans le mécanisme précédent : cas type climat) par contre, l'étude de ceux dûs aux

échanges de qualités différentes s'avère très délicate. Ces courants complémentaires, de plus, n'ont rien de permanent ni rien de constant car ils sont à la merci de l'industrialisation ou d'un procédé technique nouveau.

La France absorbe à elle seule près de 1/5 du total mondial des importations de charbons; cela tient à ce qu'elle manque de charbon cokéfiable.

Le Canada, la Belgique, l'Allemagne, le Japon, les Pays-bas (producteurs) sont également importateurs (échange complémentaires).

L'Italie, les Etats de la Scandinavie et de la Baltique la Suisse, certains pays d'Amérique latine, quelques pays méditerranéens(non producteurs) sont importateurs.

ZONES DE DECHARGEMENT DU CHARBON.-

La répartition géorgaphique des importations de charbon apparaît nettement si l'on classe les divers pays en groupe régionnaux.

On constate que les grands centres d'importation de charbons se trouvent en EUROPE.

les divers marchés d'outremer n'absorbent que le 1/5 des quantités totales de charbon entrant dans le commerce international d'ailleurs ces marchés reçoivent leurs importations de producteurs n'entrant guère en commerce avec les grands exportateurs, européens.

../..

En Europe, ce sont les pays de l'ouest du continent qui sont les plus gros acheteurs de charbons (33 % du total mondial).

Les groupes de pays de la Scandinavie et de la Baltique absorbent 17 % du total mondial.

Viennent ensuite les groupes de :

- Europe Centrale..... 10 %
- Amérique du Nord..... 10 %
- Méditerranée..... 10 %

et divers marchés.

ON PEUT DONC S'ATTENDRE A VOIR LE CABOTEUR DOMINER PARMI LES CHARBONNIERS MONDIAUX.

BLOCAGE DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS.-

Il est intéressant de soustraire les importations des exportations ou inversement. On arrive à trouver ainsi les excédents des importations ou des exportations selon les pays considérés. On constate que CERTAINS PAYS ONT UN EXCEDENT NOTABLE D'EXPORTATIONS. Parmi ceux-ci citons :

- La Grande-Bretagne, l'Allemagne - les U.S.A. - la POLOGNE - l'U.R.S.S. - - l'UNION-SUD-AFRICAINE - l'AUSTRALIE - la CHINE - la MANDCHOURIE - la TURQUIE - - l'INDE -

D'autres ont un EXCEDENT FAIBLE D'EXPORTATIONS. Ce sont :

- la BELGIQUE - les PAYS-BAS - la TCHECOSLOVAQUIE - la CHINE - le JAPON.

D'autres ont un EXCEDENT NOTABLE D'IMPORTATIONS. Ce sont :

- La FRANCE - l'ITALIE - la SUEDE - le DANEMARK - le CANADA - le JAPON - le BRESIL - l'ARGENTINE - l'ESPAGNE - la SUISSE - l'IRLANDE - la HONGRIE.

- CHAPITRE XI -

(Cartes 9 à 21 bis)

PRINCIPAUX COURANTS CHARBONNIERS

(En se basant sur les années 1934 - 1935 - 1936)

REPARTITION DES EXPORTATIONS DE CHARBON DANS LE MONDE.-

OU, CHAQUE PAYS EXPEDIE-T-IL SES CHARBONS DANS LE MONDE ?

L'EUROPE OCCIDENTALE et la SCANDINAVIE sont donc les principeux clients du charbon anglais. Vient ensuite la MEDITERRANEE.

Les exportations anglaises de combustibles se sont réparties comme suit : Années 1937 et 1938 pour le charbon - Années 1936 et 1937 pour le coke et les agglomérés.

(voir cartes 9 & IO)

- CHARBON :- (Exportations en milliers de tonnes)

EUROPE ET MEDITERRANEE	1937	1938
Russie et Etats sucesseurs	2.043	1.891
Suède	3.359	2.697
Norvège	1.622	1.387
Danemark	3.355	3.044
Allemagne	3.336	3.748
Pays-Bas	1.108	904
Belgique	939	668
FRANCE	9.006	6.253
Portugal	946	725
Espagne	769	1.016
Italie	2.243	2.296
Autriche-Hongrie	-	-
Grèce	118	147
Algérie	785	901
Irlande	2.619	2.516
Iles de la Manche	274	264
Gibraltar	468	416
Malte	72	84
Egypte	1.446	1.606
Autres contrées européennes et méditerranéennes	705	-
TOTAL	35.213	30.563

AFRIQUE ET ASIE	1937	1938
Canaries	96	62
Açores	91	55
Afrique Occidentale Française	150	133
Afrique Occidentale Portugaise	207	107
Aden	46	11
Inde	24	6
Ceylan	47	4
Etablissements des Détroits	25	6
Honkong	6	8
Autres Pays	314	-
TOTAL	1.006	392
AMERIQUE DU SUD		
Chili	-	-
Brésil	612	539
Uruguay	327	289
Argentine	2.238	2.062
Autres contrées	14	-
TOTAL	3.191	2.890
AMERIQUE DU NORD ET CENTRE		
Etats-Unis	110	136
Canada	1.078	1.146
Terre-Neuve	163	159
Indes Occidentales Britanniques	47	-
Autres contrées	11	-
TOTAL	1.409	1.441
TOTAL GENERAL	40.864	35.286

II.- COKE (Exportations en milliers de tonnes)

EUROPE ET MEDITERRANEE	1936	1937
Russie	172	229
Suède	133	150
Norvège	425	480
Danemark	1.155	1.153
Allemagne	172	146
Pays-Bas	38	25
FRANCE	7	13
Portugal	28	28
Espagne	32	53
Italie	-	-
Autriche-Hongrie	11	11
Grèce	-	4
Roumanie	-	-
Egypte	2	2
AMERIQUE		
Etats-Unis	51	29
Chili	1	1
Brésil	5	5
Uruguay	11	10
Argentine	18	19
Autres destinations	84	105
TOTAL	2.345	2.483

III.- AGGLOMERES.- (Exportations en milliers de tonnes)

EUROPE ET MEDITERRANEE	1936	1937
FRANCE	121	321
Espagne	11	2
Italie	-	-
Grèce	6	3
Turquie	-	-
Egypte	8	4
Tunisie	28	32
Algérie	49	41
Maroc	14	13
AMERIQUE		
Vénézuela	13	11
Chili	1	1
Brésil	64	67
Uruguay	-	-
Argentine	102	-
AUTRES DESTINATIONS		
A.O.F. et A.E.F.	31	54
Toutes autres destinations	71	134
TOTAL	519	685

La FRANCE est le principal client de l'ANGLETERRE; viennent ensuite: l'ALLEMAGNE, le DANEMARK, la SUEDE, l'ITALIE.

Les marchés d'outre-mer sont moins importants : le CANADA et l'ARGENTINE en sont les premiers clients.

La moyenne annuelle exportée par l'ANGLETERRE est de : 54.990.000 tonnes (en prenant pour base les années 1934, 1935, 1936).

Les chiffres par année (charbon de soute compris) sont les suivants depuis 1930 :

1930.....	78.538.051	tonnes
1931.....	64.799.414	"
1932.....	60.180.870	"
1933.....	59.682.118	"
1934.....	60.194.238	"
1935.....	58.703.283	"
1936.....	53.445.359	"
1937.....	57.200.080	"
1938.....	49.463.960	"

Le chiffre des exportations anglaises a atteint son maximum en 1923, plus fort qu'en 1913; il a été variable de 1923 à 1929. Un second chiffre record a été atteint en 1929 (85.757.108 tonnes)

Depuis 1929, les exportations anglaises ont été sans cesse en diminution.

(Voir courbe, page)

Les statistiques d'exportation de charbon allemand dans le monde, pour 1937, sont les suivantes pour les HOUILLES et AGGLOMERES :

EXPORTATIONS TOTALES : 39.658.000 tonnes. (voir carte 11)

réparties comme suit :

FRANCE.....	8.077.000	tonnes	par mer et par terre
ITALIE.....	7.983.300	"	"
HOLLANDE.....	7.125.500	"	"
BELGIQUE-LUXEMBOURG.....	5.482.300	"	"
TCHECOSLOVAQUIE.....	1.113.800	"	par terre
SUISSE.....	887.300	"	"
DANEMARK.....	750.500	"	par mer et par terre
ESPAGNE.....	705.100	"	par mer
GRECE.....	654.500	"	"
SUEDE.....	631.800	"	"
AUTRICHE.....	547.000	"	par terre
YOUGOSLAVIE.....	449.500	"	par mer
PORTUGAL.....	327.500	"	"
NORVEGE.....	305.000	"	"
FINLANDE.....	184.000	"	par mer et par terre
HONGRIE.....	169.000	"	par terre
LETTONIE.....	121.700	"	par mer
DANZIG.....	84.400	"	par mer et par terre
POLOGNE.....	13.400	"	par terre

Vers.....	EGYPTE.....	674.800	tonnes par	mer
	ALGERIE.....	504.600	"	"
	CANADA.....	302.500	"	"
	BRESIL.....	802 .300	"	"
	ARGENTINE.....	369 .700	"	"

Pour la lignite les statistiques d'exportations allemandes, en 1937, sont les suivantes :

EXPORTATIONS TOTALES : 1.145.900 tonnes

Vers....	FRANCE.....	368.900	tonnes par mer et par	terre
	SUISSE.....	252.700	"	"
	BELGIQUE-LUXEMBOURG.....	203.500	"	"
	HOLLANDE.....	131.700	"	"
	DANEMARK.....	126.000	"	"

En 1942, l'ALLEMAGNE a exporté :

vers....	l'ITALIE.....	12.000.000	de tonnes par mer et	terre
	la SUISSE.....	4.000.000	de " par	terre
	la SUEDE.....	6.000.000	" par	mer
	le DANEMARK.....	4.000.000	" par mer et	terre
	la NORVEGE.....	2.000.000	" par	mer
	la FINLANDE.....	1.000.000	"	"

L'EUROPE OCCIDENTALE EST DONC LE PRINCIPAL CLIENT DE L'ALLEMAGNE comme elle l'était de l'ANGLETERRE.

Le marché méditerranéen vient ensuite.

La FRANCE est le plus grand acheteur de charbon allemand. L'ITALIE, la BELGIQUE, les PAYS-BAS, sont également de gros clients; viennent ensuite la SUISSE, la SUEDE, la TCHECOSLOVAQUIE, le DANEMARK.

L'ALLEMAGNE n'a pas de débouchés notables hors de l'EUROPE.

VARIATIONS DES EXPORTATIONS DE CHARBON ALLEMAND.-

Lex exportations allemandes ont été en croissant de 1927 à 1929. Elles ont atteint un maximum en 1929; sont retombées jusqu'en 1933 et sont remontées de 1933 à 1936.

EN 1936, elles dépassèrent le chiffre de 1929.

LA SCANDINAVIE et la BALTIQUE sont les principaux importateurs du charbon polonais.

La SUEDE est le principal client de la POLOGNE, viennent ensuite la FRANCE, l'ITALIE, l'AUTRICHE et la NORVEGE.

(voir carte 12)

Les dernières statistiques pour le charbon polonais sont les suivantes

	Houille	Coke
1935.....	8.906.000 tonnes	306.000 tonnes
1936.....	8.362.000 tonnes	357.000 tonnes
1937.....	11.003.000 tonnes	368.000 tonnes

VARIATIONS DES EXPORTATIONS DE CHARBON POLONAIS :

Les exportations de charbon polonais ont été en croissant de 1927 à 1929 - Maximum en 1929 - Chute depuis 1929 à part une bonne année en 1931.

Les PAYS-BAS jouent un rôle important dans les échanges complémentaires de charbon des pays d'Europe Occidentale.

La FRANCE, la BELGIQUE, l'ALLEMAGNE sont les principaux clients de ce pays.(voir carte 15)

En 1939 :- Les exportations des PAYS-BAS ont été les suivantes :

Houille.....	8.118.831	tonnes
Coke.....	922.965	tonnes
Au total :.....	10.041.796	tonnes

dont une proportion importante de charbon d'origine étrangère en transit.

VARIATION DES EXPORTATIONS DE CHARBON HOLLANDAIS :-

Les exportations hollandaises ont été en croissant de 1927 à 1928 - Maximum atteint en 1928 - Chute depuis cette année là.

La BELGIQUE joue un rôle important dans les échanges complémentaires de charbon des pays d'Europe Occidentale.(voir carte 14)

Les 2/3 des exportations belges sont achetés par ces mêmes pays.

Ses principaux clients individuels sont la FRANCE et l'ITALIE.

En 1939 : La BELGIQUE a exporté 7.117.598 tonnes de charbon.

VARIATIONS DES EXPORTATIONS DE CHARBON BELGE :-

Les exportations belges ont été encroissant de 1927 à 1931.

Maximum en 1931 - Chute de 1931 à 1934 - Hausse de 1934 à 1936.

Le Canada absorbe donc 80 à 85% des exportations de charbon des Etats-Unis.

Argentine, Brésil, Cuba et Mexique sont des clients importants.

Les dernières statistiques complètes de 1938 et 1939 concernant les exportations de charbon américains dans le monde sont données ci-dessous.

Exportations, par pays, de charbon bitumineux

des Etats-Unis en 1938/1939
(en tonnes nettes) 1)

pays	1938	1939
Amérique du Nord :		
Bermude	5.253	3.923
Honduras britannique	722	467
Canada	9.559.726	9.974.908
Amérique Centrale:		
Costa Rica		39
Guatémala	158	217
Honduras	365	327
Nicaragua	26	75
Panama :		
Zone du Canal	96.310	153.278
République de Panama	11.651	6
Salvador	76	44
Mexique	991	1.011
St Pierre et Miquelon	1	4.344
Terreneuve et Labrador	17.703	67.869

(1) Les chiffres ne comprennent pas le charbon de combustible ou de soute chargés sur les navires engagés dans le trafic étranger lequel atteignait 1.352.480 tonnes en 1938 et 1.476.556 tonnes en 1939.

/.....

Pays (suite)	1938	1939
Antilles :		
Anglaises		
La Barbade	609.	1.284.
La Jamaïque	83.637.	77.786.
Trinité et Tobago	42.779.	38.581.
Autres	219.206.	210.630.
Cuba	347.565.	292.191.
République dominicaine	74.	310.
Antilles françaises	13.241.	20.204.
Haiti	28.	47.
Hollandaises	3.218.	3.401.
	10.203.339.	10.650.942.
Amérique du Sud :		
Argentine	15.193.	232.406.
Bolivie	51.	2.136.
Brésil	204.294.	425.022.
Chili	-	5.011.
Colombie	12.	46.
Equateur	49.	166.
Guyanne	4.532.	3.379.
Pérou	2.249.	3.381.
Uruguay	20.876.	9.193.
Vénézuéla	46.	81.
	147.302.	680.821.
Europe :		
Danemark	-	3.035.
France	11.192.	-
Italie	-	38.612.
Norvège	-	42.047.
Portugal	-	4.883.
Espagne	-	25.739.
Suède	-	26.516.
Suisse	-	24.549.
Royaume-Uni	(2)	
	11.192.	165.391.

/.....

(2) Moins d'une tonne

Pays (fin)	1938	1939
Asie :		
Chine	21.363	53.726
Indochine française	-	7.516
Iran	6	-
Indes néerlandaises	7.067	12.234
Philippines	-	18.089
	28.436	91.565
Afrique :		
Iles Canaries	-	1.701
Union Sud-Africaine	-	58
		1.759
Total Général	10.490.269	11.590.478

Exportations par pays d'Anthracite des Etats-Unis en 1938/1939

(en tonnes nettes)

Pays	1938	1939
Amérique du Nord :		
Bermudes	1.175	1.541
Canada	1.895.718	2.577.157
Amérique Centrale :		
Honduras britannique	-	259
Guatémala	13	90
Honduras	-	1
Nicaragua	22	8
Panama	1	-
Mexique	179	150
St Pierre et Miquelon	45	62
Terreneuve et Labrador	7.471	9.349

/.....

Pays (fin)	1938	1939
Antilles :		
Anglaises :		
Jamaïque	11	-
La Trinité et Tobago	22	-
Autres	268	221
République dominicaine	2	242
Antilles françaises	2.865	-
Haïti	-	1
Hollandaise	6	7
<u>Amérique du Sud</u> :		
Bolivie	265	-
Brésil	672	59
Chili	-	1
Colombie	3	2
Equateur	-	1
Vénézuéla	15	-
<u>Europe</u> :		
France	8	-
Royaume-Uni	-	49
<u>Asie</u> :		
Japon	149	-
Indes néerlandaises	-	778
Arabie séoudite	1	-
Autres pays d'Asie	-	22
	1.908.911	2.590.000

Exportations par pays de coke des Etats-Unis en 1938/1939

Pays	1938	1939
	(en tonnes nettes)	
Amérique du Nord :		
Canada	461.310	495.389
Amérique Centrale : Panama	100	100
Mexique	790	875
Antilles :		
Cuba	2.168	5.929
La Trinité et Tobago	213	6.523
Autres	353	535
Amérique du Sud :		
Bolivie	445	133
Brésil	281	8.000
Chili	1.750	2.181
Pérou	-	879
Autres	214	547
Europe :		
Danemark	-	3.345
France	6.013	45.901
Allemagne	1.417	-
Italie	2.760	1.176
Hollande	-	-
Norvège	2.198	4.480
Suisse	5.880	3.229
Royaume-Uni	679	844
Autres	-	1
Asie:		
Japon	-	7.923
Iles Philippines		1.861
Autres	-	73
Afrique :		
Côte de l'Or	-	1
	486.571	589.925

Les exportations de l'UNION-SUD-AFRICAINE au cours des dernières années ont été les suivantes : (en millions de tonnes) (voir carte 18)

	Charbon d'exportation (fret)	Charbon de soute
1935.....	1,3	1,2
1936.....	1,2	1,4
1937.....	0,9	1,3
1938.....	1	1,3
1939.....	1,2	1

L'ALLEMAGNE et la SUISSE sont les principaux clients de la FRANCE.

Viennent ensuite : l'ITALIE et la BELGIQUE-LUXEMBOURG. (voir carte 19)

L'U.R.S.S. exporte la plus grande partie de son charbon en MEDITERRANEE, principalement en ITALIE, dans les pays Balkans et Danubiens.

(voir carte 20)

J A P O N

Le JAPON, autrefois gros exportateur de charbon, n'est plus, à l'heure actuelle, qu'un tout petit exportateur.

En 1935, il a envoyé en CHINE.....	147.000	tonnes.
à HONG KONG.....	417.000	"
aux PHILIPPINES.....	186.000	"
à DETROITS.....	213.000	"
TOTAL.....	953.000	tonnes.

RECAPITULATION

PAYS EXPORTATEURS DANS LE MONDE.

Les principales nations exportatrices de charbon dans le monde sont, par ordre d'importance, - en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible - et en se basant sur la moyenne des années normales 1934 - 35 - 36 :

(En tonnes)

PAYS	Total	%	Par mer	%	Par terre	%	Indéterminé	%
ANGLETERRE.....	54.900.000	39,2	54.900.000	39,2	-	-	-	-
ALLEMAGNE.....	36.600.000	26,1	4.604.646	3,3	9;815.754	7,0	22.179.600	15,8
POLOGNE.....	9.500.000	6,7	5.719.741	4,0	1.319.900	0,9	2.460.500	1,8
PAYS-BAS.....	6.600.000	4,7	2.544.300	1,8	735.900	0,5	3.319.800	2,4
BELGIQUE.....	6.100.000	4,3	1.045.845	0,7	3.736.555	2,7	1.317.600	0,9
U.S.A.	13.100.000	9,3	1.519.600	1,1	-	0	11.580.400	8,2
TCHECOSLOVAQUIE.....	2.700.000	2,1	-	0	2.818.800	2,0	81.200	0,1
UNION-SUD-AFRICAINE....	2.100.000	1,5	1.915.200	1,4	-	0	184.800	0,1
FRANCE.....	2.200.000	1,6	159.893	0,1	2.102.143	1,5	-	0
U.R.S.S.....	2.100.000	1,5	149.100	0,1	-	0	1.950.900	1,4
CHINE (Mandchourie)....	3.284.400	3,0	3.284.400	2,3	-	0	915.600	0,7
TOTAUX.....	140.100.000	100 %	775.842.725	54 %	20.528.911	14,6%	43.990.400	31,4 %

En ajoutant les exportations d'autres pays divers, c'est à une moyenne annuelle totale de : 148.400.000 tonnes que s'est élevé le commerce mondial des exportations de charbon.

I.- ANGLETERRE.

Angleterre

L'ANGLETERRE a exporté une moyenne annuelle de 54.900.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon anglais se répartit dans le monde de la façon suivante : (Moyenne des années : 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
21 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....	11.529.000 Tonnes	-	-
dont : 13,8 % vont en FRANCE (sans la Sarre), soit.....	7.576.200 "	-	-
2,3 % " aux PAYS-BAS, soit.....	1.262.700 "	-	-
0,9 % " en BELGIQUE et au LUXEMBOURG, soit..	494.100 "	-	-
3,6 % " en IRLANDE, soit.....	1.976.400 "	-	-
0,4 % " en divers pays, soit.....	219.600 "	-	-
20,6 % vont en EUROPE SEPTENTRIONALE, soit.....	11.309.400 "	-	-
dont : 5,2 % vont en SUEDE, soit.....	2.854.800 "	-	-
8,3 % vont au DANEMARK, soit.....	4.556.700 "	-	-
3,5 % " en NORVEGE, soit.....	1.921.500 "	-	-
2,0 % " en FINLANDE, soit.....	1.098.000 "	-	-
1,6 % " en divers pays, soit.....	878.400 "	-	-
6,2 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....	3.403.800 "	-	-
dont : 5,6 % vont en ALLEMAGNE (avec la Sarre), soit..	3.074.400 "	-	-
0,5 % " en SUISSE, soit.....	274.500 "	-	-
0,1 % " en divers pays.....	54.900 "	-	-
13,7 % vont en MEDITERRANEE, soit.....	7.521.300 "	-	-
dont : 4,9 % vont en ITALIE, soit.....	2.690.100 "	-	-
2,0 % " en ESPAGNE, soit.....	1.098.000 "	-	-
1,9 % " en EGYPTE, soit.....	1.043.100 "	-	-
1,8 % " au PORTUGAL, soit.....	988.200 "	-	-
3,1 % " en divers pays, soit.....	1.701.900 "	-	-
0,5 % vont en EUROPE-SUD-ORIENTALE, soit..... (Balkans)	274.500 "	-	-
3,8 % vont en AMERIQUE DU NORD, soit.....	2.086.200 "	-	-
dont : 3,0 % vont au CANADA, soit.....	1.647.000 "	-	-
0,5 % " aux ETATS-UNIS, soit.....	274.500 "	-	-
0,3 % " en divers pays, soit.....	164.700 "	-	-
5,9 % vont en AMERIQUE LATINE, soit.....	3.239.100 "	-	-
dont : 3,9 % vont en Argentine, soit.....	2.141.100 "	-	-
1,2 % " au BRESIL, soit.....	658.800 "	-	-
0,8 % " en divers pays, soit.....	439.200 "	-	-
0,8 %. vont vers d'autres marchés divers, soit.....	439.200 "	-	-
23,4 % de charbon de soute, sous forme de combustible..	12.846.600 "	-	-
4,1 % sont en transit indéterminable, soit.....	2.250.900 "	-	-
Ce qui donne un total de :			
100 % Pour.....	54.900.000 Tonnes		

II.- ALLEMAGNE.

L'Allemagne A EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE 36.600.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible.

Le charbon allemand se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer :	Par terre :	Voie indéterminée et totaux par région
45,6 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....			16.689.600 Tonnes
dont : 19,9 % vont en FRANCE, soit.....	1.383.846 tonnes	5.899.554 tonnes	-
11,8 % " aux PAYS-BAS, soit.....	-	-	4.318.800 "
13,3 % " en BELGIQUE & LUXEMBOURG....	-	-	4.867.800 "
0,6 % " en IRLANDE, soit.....	219.600 "	-	-
7,8 % vont en EUROPE SEPTENTRIONALE, soit.....			2.854.800 "
dont : 4,0 % vont en SUEDE, soit.....	1.464.000 "	-	-
2,6 % " au DANEMARK, soit.....	-	-	951.600 "
0,5 % " en NORVEGE, soit.....	183.000 "	-	-
0,3 % " en FINLANDE, soit.....	109.800 "	-	-
0,4 % " en divers pays; soit.....	-	-	146.400 "
10,7 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....	-	-	3.916.200 "
dont : 4,9 % vont en SUISSE, soit.....	-	1.793.400 tonnes	-
1,5 % " en AUTRICHE, soit.....	-	549.000 "	-
3,4 % " en TCHECOSLOVAQUIE, soit....	-	1.244.400 "	-
0,9 % " en divers pays, soit.....	-	329.400 "	-
18,2 % vont en MEDITERRANEE, soit.....			6.661.200 "
dont : 17,1 % vont en ITALIE, soit.....	-	-	6.258.600 "
0,2 % " en ESPAGNE, soit.....	73.200 tonnes	-	-
0,6 % " en EGYPTE, soit.....	219.600 "	-	-
0,2 % " au PORTUGAL, soit.....	73.200 "	-	-
0,1 % " en divers pays, soit.....	-	-	36.600 "
1,2 % vont en EUROPE SUD ORIENTALE (Balkans)	-	-	439.200 "
0,7 % vont en AMERIQUE DU NORD, soit.....	-	-	256.200 "
dont : 0,5 % vont au CANADA, soit.....	183.000 tonnes	-	-
0,2 % " aux ETATS-UNIS, soit.....	73.200 "	-	-
1,1 % vont en AMERIQUE LATINE, soit.....			402.600 "
dont : 0,7 % vont en ARGENTINE, soit.....	256.200 "	-	-
0,4 % vont au BRESIL, soit.....	146.400 "	-	-
0,1 % vont vers d'autres marchés divers, soit. (dont JAPON)			36.600 "
0,5 % de charbon de soute, sous forme de combustible, soit.....			183.000 "
14,1 % sont en transit indéterminable, soit....			5.160.600 "
Ce qui donne au total.....	4.604.646 tonnes	9.815.754 tonnes	22.179.600 tonnes
ou, en pourcentages.....	12,6 %	26,8 %	60,6 %
TOTAL GENERAL.....		36.600.000 tonnes et 100 %	

III.- POLOGNE.

LA POLOGNE A EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE 9.500.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon polonais se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
17,0 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....			1.615.000 tonnes
dont : 10,6 % vont en FRANCE, soit.....	969.741 tonnes	37.259 tonnes	-
1,5 % " au PAYS-BAS, soit.....	142.500 "	-	-
2,1 % " en BELGIQUE et LUXEMBOURG..	199.500 "	-	-
2,8 % " en IRLANDE, soit.....	266.000 "	-	-
39,0 % vont en EUROPE SEPTENTRIONALE, soit....			3.705.000 tonnes
dont : 26,3 % vont en SUEDE, soit.....	2.498.500 tonnes	-	-
4,2 % " au DANEMARK, soit.....	399.000 "	-	-
4,7 % " en NORVEGE, soit.....	446.500 "	-	-
2,3 % " en FINLANDE, soit.....	-	-	218.500 tonnes
1,5 % " en divers pays, soit.....	-	-	142.500 "
13,7 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....			1.301.500 tonnes
dont : 0,2 % vont en ALLEMAGNE, soit.....	-	-	19.000 tonnes
1,0 % vont en SUISSE, soit.....	-	95.000 tonnes	-
10,5 % " en AUTRICHE, soit.....	-	997.500 "	-
2,0 % " en TCHECOSLOVAQUIE, soit...	-	190.000 "	-
14,5 % vont en MEDITERRANEE, soit.....			1.377.500 tonnes
dont : 13,6 % vont en ITALIE, soit.....	-	-	1.292.000 "
0,5 % " en EGYPTE, soit.....	47.500 tonnes	-	-
0,4 % " en divers pays, soit.....	-	-	38.000 "
1,1 % vont en EUROPE-SUD-ORIENTALE (Balkans).			104.500 "
2,9 % vont en AMERIQUE LATINE, soit.....			275.500 "
dont : 2,9 % vont en ARGENTINE, soit.....	275.500 tonnes	-	-
5,0 % de charbon de soute, sous forme de combustible, soit.....			475.000 tonnes
6,8 % sont en transit indéterminable, soit...			646.000 "
Ce qui donne au total:.....	5.719.741 tonnes	1.319.759 tonnes	2.460.500 tonnes
ou, en pourcentages,.....	60,2 %	13,8 %	26,0 %
TOTAL GENERAL :.....		9.500.000 tonnes et 100 %	

IV.- PAYS-BAS

LES PAYS-BAS ont EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE 6.600.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon hollandais se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
47,1 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....			3.108.600 tonnes
dont 24,6 % vont en FRANCE, soit.....	1.217.700 tonnes	405.900 tonnes	-
22,2 % " en BELGIQUE et LUXEMBOURG...	-	-	465.200 tonnes
0,3 % " en IRLANDE, soit.....	19.800 "	-	-
12,7 % vont en EUROPE SEPTENTRIONALE, soit...			838.200 tonnes
dont 9,1 % vont en SUEDE, soit.....	600.600 tonnes	-	-
0,9 % " au DANEMARK, soit.....	-	-	59.400 "
2,1 % " en NORVEGE, soit.....	138.600 "	-	-
0,6 % " en FINLANDE, soit.....	-	-	39.600 "
26,2 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....			1.729.200 tonnes
dont 21,1 % vont en ALLEMAGNE, soit.....	-	-	1.392.600 "
5,0 % " en SUISSE, soit.....	-	330.000 tonnes	-
0,1 % " en divers pays, soit.....	-	-	6.600 "
4,2 % vont en MEDITERRANEE, soit.....			277.200 tonnes
dont 4,2 % vont en ITALIE, soit.....	-	-	277.200 "
0,2 % vont en EUROPE-SUD-ORIENTALE (Balkans)			13.200 tonnes
0,2 % vont en AMERIQUE DU NORD (CANADA).....	13.200 tonnes		13.200 tonnes
4,5 % vont en AMERIQUE LATINE, soit.....			297.000 tonnes
dont 4,5 % vont au BRESIL, soit.....	297.000 tonnes		
3,9 % de charbon de soute embarqué sous forme de combustible.	257.400 tonnes		257.400 tonnes
1,0 % sont en transit indéterminable, soit...			66.000 tonnes
Ce qui donne au total :.....	2.544.300 tonnes	735.900 tonnes	3.319.800 tonnes
et en pourcentages.....	38,5 %	11,2 %	50,3 %
TOTAL GENERAL:.....		6.600.000 tonnes 100 %	

V.- B E L G I Q U E.

La BELGIQUE a exporté une moyenne annuelle de 6.100.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon belge se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36).

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
70,5 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....			4.300.500 tonnes
dont : 62,9 % vont en FRANCE, soit.....	191.845 tonnes	3.645.055 tonnes	-
7,1 % " aux PAYS-BAS, soit.....	-	-	433.100 tonnes
0,5 % " en divers pays, soit.....	-	-	30.500 "
5,5 % vont en EUROPE SEPTENTRIONALE, soit....			335.500 tonnes
dont : 4,4 % vont en SUEDE, soit.....	268.400 tonnes	-	-
0,5 % vont au DANEMARK, soit.....	30.500 "	-	-
0,6 % " en FINLANDE, soit.....	36.600 "	-	-
3,1 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....			189.100 tonnes
dont : 1,6 % vont en ALLEMAGNE, soit.....	-	-	97.600 "
1,5 % " en SUISSE, soit.....	-	91.500 tonnes	
8,0 % vont en MEDITERRANEE, soit.....			488.000 tonnes
dont : 7,2 % vont en ITALIE, soit.....	-	-	439.200 "
0,4 % " au PORTUGAL, soit.....	-	-	24.400 "
0,4 % " en divers pays, soit.....	-	-	24.400 "
0,1 % vont en EUROPE-SUD-ORIENTALE (Balkans).	6.100 tonnes	-	6.100 tonnes
2,0 % vont en AMERIQUE DU NORD, soit.....			122.000 tonnes
dont : 0,6 % vont au CANADA, soit.....	36.600 tonnes	-	-
1,4 % " aux ETATS-UNIS, soit.....	85.400 "	-	-
0,7 % vont en d'autres marchés divers (Japon)			42.700 tonnes
6,4 % de charbon de soute, sous forme de combustible, soit.....	390.400 tonnes	-	390.400 tonnes -
3,7 % sont en transit indéterminé, soit.....			225.700 tonnes
Ce qui donne au total :.....	1.045.845 tonnes	3.736.555 tonnes	1.317.600 tonnes
ou, en pourcentages.....	17,1 %	61,3 %	21,6 %
TOTAL GENERAL :.....		6.100.000 tonnes et 100 %	

VI;- E T A T S - U N I S

Les U.S.A. ont exporté une MOYENNE ANNUELLE DE : 13.100.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible.)

Le charbon américain se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
0,1 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....			13.100 tonnes
dont : 0,1 % vont en ALLEMAGNE, soit.....	13.100 tonnes	-	-
0,2 % vont en MEDITERRANEE, soit.....			26.200 tonnes
dont : 0,2 % vont en ITALIE, soit.....	26.200 tonnes	-	-
83,2 % vont en AMERIQUE DU NORD, soit.....			10.899.200 tonnes
dont : 83,0 vont au CANADA, soit.....	-	-	10.873.000 "
0,2 % vont en divers pays, soit.....	-	-	26.200 "
4,2 % vont en AMERIQUE LATINE, soit.....			550.200 tonnes
dont : 0,2 % vont en ARGENTINE, soit.....	26.200 tonnes	-	-
0,6 % " au BRESIL, soit.....	78.600 "	-	-
3,4 % " en divers pays, soit.....	-	-	445.400 tonnes
10,5 % de charbon de soute (embarqué sous forme de combustible) soit.....	1.375.500 tonnes		1.375.500 tonnes
1,8 % en transit indéterminable, soit.....			235.800 tonnes
Ce qui donne au total:.....	1.519.600 tonnes	-	11.580.400 tonnes
et en pourcentages.....	11,6 %	0 %	88,4 %
TOTAL GENERAL.....		13.100.000 tonnes et 100 %	

VII.- T C H E C O S L O V A Q U I E.

Tchécoslovaquie

La TCHECOSLOVAQUIE a EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE 2.700.000 tonnes de charbon (y compris le charbon de soute embarqué comme combustible.

Le charbon tchécoslovaque se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
96,0 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....			2.784.000 tonnes
dont : 44,3 vont en ALLEMAGNE, soit.....	-	1.284.700 tonnes	-
43,1 " en AUTRICHE, soit.....	-	1.249.900 "	-
8,6 " en divers pays, soit.....	-	249.400 "	-
1,2 % vont en EUROPE-SUD-ORIENTALE, soit.....		34.800 tonnes	34.800 tonnes
2,8 % vont en divers pays, soit.....			81.200 tonnes
Ce qui donne au total:.....	-	2.818.800 tonnes	81.200 tonnes
et en pourcentage.....	0 %	97,2 %	2,8 %
TOTAL GENERAL.....		2.900.000 tonnes et 100 %	

Union Sud-Africaine

L'UNION-SUD-AFRICAINE a exporté une MOYENNE ANNUELLE de 2.100.000 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon sud-africain se répartit dans le monde de la façon suivante (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
41,4 % vont en divers marchés, soit.....			869.400 tonnes
Par ordre d'importance : MALAISIE BRITANNIQUE, INDES NEERLANDAISES, MOZAMBIQUE, KENYA, CEYLAN INDES ET BIRMANIE, ILE MAURICE, TANGANYKA.....	869.400 tonnes	-	-
49,8 % de charbon de soute embarqué sous forme de combustible, soit.....	1.045.800 tonnes	-	1.045.800 tonnes -
8,8 % sont en transit indéterminable, soit....	-	-	184.800 tonnes
Ce qui donne au total:.....	1.915.200 tonnes	-	184.800 tonnes
et en pourcentages.....	91,2 %	-	8,8 %
TOTAL GENERAL		2.100.000 tonnes et 100 %	

IX.- F R A N C E.

La FRANCE a EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE : 2.262.036 tonnes de charbon (en comptant le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon français se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934-35-36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et toteaux par région
12,5 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....			281.970 tonnes
dont : 0,01 % vont aux PAYS-BAS, soit.....	-	357 tonnes	-
12,49 % vont en BELGIQUE et LUXEMBOURG..	-	281.613 "	-
67,9 % vont en EUROPE CENTRALE, soit.....	332 tonnes		1.535.939 tonnes
dont : 33,9 % vont en ALLEMAGNE, soit.....	332 "	766.494 tonnes	-
1,5 % " en AUTRICHE, soit.....	-	33.731 "	-
32,5 % " en SUISSE, soit.....	-	735.714 "	-
13,3 % vont en MEDITERRANEE, soit.....	30.041 tonnes		269.671 tonnes
dont : 13,2 % vont en ITALIE, soit.....	30.041 tonnes	268.122 tonnes	-
0,1 % vont en ESPAGNE, soit.....	-	1.549 "	-
3,3 % vont aux COLONIES, soit.....	62.573 tonnes		12.600 tonnes
dont : 1,2 % vont en AFRIQUE DU NORD, soit.....	25.721 "	3.005 tonnes	-
1,9 % " en A.O.F. et autres colonies d'Afrique, soit.....	35.060 "	8.351 "	-
0,1 % " à la GUADELOUPE & MARTINIQUE.	1.792 "	-	-
0,1 % " en SYRIE, soit.....	-	1.244 "	-
0,3 % vont en DIVERS PAYS, soit.....	6.422 tonnes	1.936 tonnes	8.358 tonnes
2,7 % sont embarqués comme provisions de bord des navires étrangers, soit.....	60.525 tonnes	-	60.525 tonnes
Ce qui donne un total de.....	159.893 tonnes	2.102.143 tonnes	Néant
et en pourcentages.....	7,0 %	93,0 %	-
TOTAL GENERAL.....		2.262.036 tonnes et 100 %	

L'U.R.S.S. a EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE 2.100.000 tonnes de charbon (y compris le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon russe se répartit dans le monde de la façon suivante (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et toteaux par région
29,6 % vont en MEDITERRANEE, soit.....			621.600 tonnes
dont : 26,3 % vont en ITALIE, soit.....	-	-	552.300 tonnes
3,3 % " en EGYPTE, soit.....	69.300 tonnes	-	-
16,5 % vont en EUROPE-SUD-ORIENTALE (Balkans)	-	-	346.500 tonnes
3,8 % vont en AMERIQUE DU NORD, soit.....			79.800 tonnes
dont : 3,8 % vont aux ETATS-UNIS, soit.....	79.800 tonnes	-	-
2,5 % vont en EUROPE SEPTENTRIONALE, soit.....			52.500 tonnes
7,0 % vont en EUROPE OCCIDENTALE, soit.....			147.000 tonnes
3,8 % vont vers d'autres marchés, soit.....			79.800 tonnes
25,7 % sont en transit indéterminable, soit....			539.100 tonnes
11,1 % vont en divers pays, soit.....			233.100 tonnes
Ce qui donne au total.....	149.100 tonnes	-	1.950.900 tonnes
et en pourcentages.....	7,1 %	0 %	92,9 %
TOTAL GENERAL.....		2.100.000 tonnes et 100 %	

XI.- C H I N E.

La CHINE a EXPORTE UNE MOYENNE ANNUELLE DE 4.200.000 tonnes de charbon (y compris le charbon de soute embarqué comme combustible).

Le charbon chinois se répartit dans le monde de la façon suivante : (moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée et totaux par région
85,5 % vont vers des marchés divers, soit....			3.591.000 tonnes
dont : 61,7 % vont au JAPON, soit.....	2.591.400 tonnes	-	-
23,8 % " en divers pays, soit.....	-	-	999.600 tonnes
16,5 % de charbon de soute embarqué sous forme de combustible, soit.....	693.000 tonnes	-	693.000 tonnes
2,0 % sont en transit indéterminable, soit..			84.000 tonnes
Ce qui donne un total de.....	3.284.400 tonnes	Néant	915.600 tonnes
et en pourcentages.....	78,2 %	0 %	21,8 %
TOTAL GENERAL.....		4.200.000 tonnes et 100 %	

- CHAPITRE XII -

(voir carte 23)

PRINCIPAUX COURANTS CHARBONNIERS

(En se basant sur les années 1934 - 1935 - 1936)

REPARTITION DES IMPORTATIONS DE CHARBON DANS LE MONDE

OU, CHAQUE PAYS SE RAVITAILLE-T-IL DANS LE MONDE?

NOTE.- Dans les tableaux qui vont suivre, le total des importations de la Région ne correspond pas toujours au total des importations par pays. Cela provient du fait qu'il peut y avoir chevauchement, échange, entre deux pays de la même région.

S U E D E.

La SUEDE a importé en 1938 les quantités suivantes de charbon :

- ANTHRACITE.....	76.583 tonnes
- CHARBON A GAZ ET A COKE.....	992.377 "
- CHARBON DE CHAUDIERE.....	4.023.067 "
- AUTRES CHARBONS.....	681.101 "
- COKE.....	1.939.573 "
- BRIQUETTES DE COKE.....	20.455 "
	7.733.156 tonnes

D A N E M A R K.

(voir carte 23)

En 1939, le DANEMARK a importé les quantités suivantes de charbon :

- COKE.....	1.152.130	Tonnes
- COKE INDUSTRIEL.....	344.184	Tonnes
- AUTRES CHARBONS.....	4.277.324	Tonnes
TOTAL.....	5.773.638	Tonnes

N O R V E G E.

(voir carte 23)

La NORVEGE a importé en 1938 les quantités suivantes de charbon :

- COKE INDUSTRIEL.....	310.109	tonnes
- AUTRES COKES.....	349.584	tonnes
- DIFFERENTS CHARBONS.....	2.269.549	tonnes
	2.929.242	tonnes

FINLANDE.

(voir carte 23)

La FINLANDE a importé en 1939, les quantités suivantes de charbon :

- ANTHRACITE.....	4.373	Tonnes
- CHARBON.....	1.157.049	Tonnes
- COKE.....	259.544	Tonnes
TOTAL.....	1.420.966	Tonnes

A L L E M A G N E.

(voir carte 24)

D'après les dernières statistiques, l'ALLEMAGNE a importé en 1937 les quantités suivantes de houille, anthracite et agglomérés.

- De FRANCE.....	274.500	tonnes	par mer et par terre
- De GRANDE-BRETAGNE.....	3.336.200	"	par mer
- De Hollande.....	895.300	"	par mer et par terre
- De TCHECOSLOVAQUIE.....	184.600	"	par terre.
TOTAL.....	4.690.600	tonnes	

Elle a importé également 1.942.800 tonnes de lignites, par terre.

I T A L I E.

(voir carte 25)

En 1939, les importations de charbon en ITALIE ont été, au total, de 9.408.069 tonnes dont :

L'EUROPE DU NORD et l'EUROPE OCCIDENTALE lui ont fourni		9.295.976	tonnes
La MEDITERRANEE et la MER NOIRE	"	65.938	"
L'UNION SUD AFRICAINE	"	6	"
Les ETATS-UNIS-D'AMERIQUE	"	46.149	"
		9.408.069	tonnes

A R G E N T I N E.

(voir carte 28)

Les importations de charbon en ARGENTINE ont été des suivantes en 1938 et 1939 :

	1938	1939
- d'ALLEMAGNE.....	330.472 Tonnes	345.700 tonnes
- de BELGIQUE.....	42.649 "	100.840 "
- du CHILI.....	2.317 "	3.917 "
- des U.S.A.....	13.783 "	148.816 "
- des PAYS-BAS.....	149.961 "	117.206 "
- de POLOGNE.....	205.014 "	204.287 "
- de GRANDE-BRETAGNE.....	2.109.916 "	2.083.793 "
- de TURQUIE.....	5.561 "	-
- d'UNION-SUD-AFRICAINE.....	5 "	-
TOTAL.....	2.859.678 Tonnes	3.004.565 Tonnes.

B R E S I L

(voir carte 28)

Les importations de charbon, au BRESIL, ont été les suivantes en 1937 :

Le BRESIL a reçu :

- d'ALLEMAGNE.....	711.033	tonnes
- des U.S.A.....	141.309	"
- de GRANDE-BRETAGNE.....	602.635	"
- des PAYS-BAS.....	8.225	"
- de POLOGNE.....	17.720	"
- de TURQUIE d'EUROPE.....	34.656	"
- d'URUGUAY.....	687	"
- de TCHECOSLOVAQUIE.....	44.850	"
TOTAL.....	1.561.115	tonnes

R E S U M E

I.- REGIONS IMPORTATRICES.-

Les principales régions importatrices, dans le monde, par ordre d'importance :

L'EUROPE OCCIDENTALE qui importe..... 38.100.000 tonnes

L'EUROPE SEPTENTRIONALE, qui importe..... 19.300.000 "

Les PAYS MEDITERRANEENS, qui importent..... 18.400.000 "

L'EUROPE CENTRALE, qui importe..... 15.100.000 "

L'AMERIQUE DU NORD, qui importe..... 14.500.000 tonnes

L'AMERIQUE LATINE, qui importe..... 5.000.000 tonnes

L'ASIE & L'OCEANIE qui importent..... 7.600.000 tonnes

LES PAYS BALKANIQUES ET DANUBIENS, impotent... 1.300.000 tonnes

L'AFRIQUE, qui importe..... 600.000 tonnes

La moyenne annuelle des importations mondiales de charbon en 1934 - 35 - 36, a donc été de.....119.900.000 tonnes

- Trafics par terre et par mer réunis -

II.- PAYS IMPORTATEURS.-

En se basant sur les années 1934 - 1935 et 1936, les principaux pays importateurs de charbon dans le monde ont été, par ordre d'importance :

- La FRANCE	qui a importé une moyenne annuelle de.....		21.700.000	tonnes
- Le CANADA	"	"	13.100.000	"
- L'ITALIE	"	"	12.200.000	"
- La SUEDE	"	"	7.700.000	"
- La BELGIQUE	"	"	7.400.000	"
- L'ALLEMAGNE	"	"	6.200.000	"
- Les PAYS-BAS	"	"	6.200.000	"
- Le DANEMARK	"	"	6.000.000	"
- Le JAPON	"	"	4.100.000	"
- La SUISSE	"	"	3.400.000	"
- La NORVEGE	"	"	3.000.000	"
- L'AUTRICHE	"	"	3.000.000	"
- L'ARGENTINE	"	"	2.800.000	"
- L'IRLANDE	"	"	2.400.000	"
- La FINLANDE	"	"	1.500.000	"
- La TCHECOSLOVAQUIE	"	"	1.500.000	"
- L'EGYPTE	"	"	1.400.000	"
- PAYS BALKANIQUES & DANUBIENS		"	1.300.000	"
- Le BRESIL	"	"	1.300.000	"
- L'ESPAGNE	"	"	1.200.000	"
- Le PORTUGAL	"	"	1.100.000	"
- Les U.S.A.	"	"	1.000.000	"
- AMERIQUE CENTRALE, CUBA, MEXIQUE, ANTILLES			600.000	"

- L'AFRIQUE qui a importé une moyenne annuelle de..... 600.000 tonnes.

Il convient de noter :

1°) Que la FRANCE (8.600.000 tonnes de plus que le second pays importateur, le CANADA) le premier pays importateur de charbon dans le monde.

2°) Que 55 % environ de ses importations lui arrivent par mer.

3°) Que sa flotte charbonnière est, néanmoins, assez réduite.

CONCLUSION

Le charbon a tendance à parcourir les distances relativement faibles dans le réseau du commerce international. Il n'y a d'exception à cette règle que lorsque s'offre la possibilité de transports par eau dans des conditions particulièrement favorables.

Tous les marchés extérieurs sont portés à tirer la plus grande partie de leurs approvisionnements des sources avec lesquelles ils sont reliés par les moyens de transport les plus économiques.

:-:-:-:-:-:-:-:

I.- EUROPE OCCIDENTALE.

L'EUROPE OCCIDENTALE a importé une moyenne de 30.100.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 1935 - 1936)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
Parmi les pays d'EUROPE OCCIDENTALE :			
La FRANCE importe 21.700.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
34,8 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit..	7.551.600 tonnes	-	-
33,3 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	-	7.226.100 tonnes
4,6 % " " de POLOGNE, soit.....	998.200 "	-	-
7,5 % " " des PAYS-BAS, soit.....	-	-	1.627.500 "
17,6 % " " de BELGIQUE, soit.....	-	-	3.819.200 "
2,2 % " " de divers pays, soit.....	-	-	477.400 "
Ce qui donne au total:....	(39,4%) 8.549.800 tonnes	-	(60,6%) 13.150.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		21.700.000 tonnes et 100 %	
Les PAYS-BAS importent 6.200.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
20,1 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit..	1.246.200 tonnes	-	-
69,6 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	-	4.315.200 tonnes
2,4 % " " de POLOGNE, soit.....	148.800 "	-	-
6,9 % " " de BELGIQUE, soit.....	-	-	427.800 "
1,0 % " " de divers pays, soit.....	-	-	62.000 "
Ce qui donne au total:....	(22,5%) 1.395.000 tonnes	-	(77,5%) 4.805.000 tonnes
TOTAL GENERAL.....		6.200.000 tonnes et 100 %	
La BELGIQUE importe 7.400.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
7,0 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit..	518.000 tonnes	-	-
65,5 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	-	4.847.000 tonnes
2,7 % " " de POLOGNE, soit.....	199.800 "	-	-
19,8 % " " des PAYS-BAS, soit.....	-	-	1.465.200 "
3,3 % " " de FRANCE, soit.....	-	-	244.200 "
1,7 % " " de divers pays, soit.....	-	-	125.800 "
Ce qui donne au total.....	(9,7%) 717.800 tonnes	-	(90,3%) 6.682.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		7.400.000 tonnes et 100 %	
L'IRLANDE importe 2.400.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
79,0 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit..	1.896.000 tonnes	-	-
8,0 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	192.000 "	-	-
11,5 % " " de POLOGNE, sont.....	276.000 "	-	-
0,8 % " " des PAYS-BAS, soit.....	19.200 "	-	-
0,7 % " " de divers pays, soit.....	16.800 "	-	-
Ce qui donne au total:....	2.400.000 tonnes et 100 %		

II.- EUROPE SEPTENTRIONALE.

L'EUROPE SEPTENTRIONALE a importé une moyenne de 19.300.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
Parmi les pays d'EUROPE SEPTENTRIONALE :			
La SUEDE importe 7.700.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
37,1 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	2.856.700 tonnes	-	-
19,0 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	1.463.000 "	-	-
32,1 % " " de POLOGNE, soit.....	2.471.700 "	-	-
7,5 % " " des PAYS-BAS, soit.....	577.500 "	-	-
3,5 % " " de BELGIQUE, soit.....	269.500 "	-	-
0,8 % " " de divers pays, soit.....	-	-	61.600 tonnes
Ce qui donne au total:.....	(99%) 7.638.400 tonnes	-	(1%) 61.600 tonnes
TOTAL GENERAL.....		7.700.000 tonnes et 100 %	
Le DANEMARK importe 6.000.000 de tonnes de charbon en moyenne, dont :			
74,8 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	4.488.000 tonnes	-	-
15,8 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	-	948.000 tonnes
6,8 % " " de POLOGNE, soit.....	-	-	408.000 "
1,0 % " " des PAYS-BAS, soit.....	-	-	60.000 "
1,6 % " " de BELGIQUE, soit.....	-	-	96.000 "
Ce qui donne au total:.....	(74,8%) 4.488.000 tonnes	-	(25,2%) 1.512.000 tonnes
TOTAL GENERAL.....		6.000.000 tonnes et 100 %	
La NORVEGE importe 3.000.000 de tonnes de charbon en moyenne, dont :			
64,1 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	1.923.000 tonnes	-	-
6,1 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	183.000 "	-	-
14,9 % " " de POLOGNE, soit.....	447.000 "	-	-
4,5 % " " des PAYS-BAS, soit.....	135.000 "	-	-
10,4 % " " de divers pays, soit.....	-	-	312.000 tonnes
Ce qui donne au total:.....	(89,5%) 2.688.000 tonnes	-	(10,5%) 312.000 tonnes
TOTAL GENERAL.....		3.000.000 tonnes et 100 %	
La FINLANDE importe 1.500.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
72,2 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	1.083.000 tonnes	-	-
7,5 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	112.500 "	-	-
14,7 % " " de POLOGNE, soit.....	220.500 "	-	-
3,0 % " " des PAYS-BAS, soit.....	45.000 "	-	-
2,2 % " " de BELGIQUE, soit.....	33.000 "	-	-
0,4 % " " de divers pays, soit.....	-	-	6.000 tonnes
Ce qui donne au total:.....	(99,5%) 1.494.000 tonnes	-	(0,5%) 6.000 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.500.000 tonnes et 100 %	

III.- EUROPE CENTRALE.

L'EUROPE CENTRALE a importé une moyenne de 15.100.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 1935 - 1936)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
Parmi les pays d'EUROPE CENTRALE :			
L'ALLEMAGNE (avec la Sarre) importe 6.200.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
50,1 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	3.106.200 tonnes	-	-
0,5 % " " de POLOGNE, soit.....	-	31.000 tonnes	-
22,4 % " " des PAYS-BAS, soit.....	-	-	1.388.800 tonnes
1,5 % " " de BELGIQUE, soit.....	-	-	93.000 "
0,3 % " " des ETATS-UNIS, soit.....	18.600 tonnes	-	-
13,4 % " " de TCHECOSLOVAQUIE, soit...	-	830.800 tonnes	-
11,8 % " " de FRANCE, soit.....	-	-	731.600 tonnes
Ce qui donne un total:.....	(50,04%) 3.124.800 tonnes	(14,3%) 861.800 tonnes	(35,66%) 2.213.400 tonnes
TOTAL GENERAL.....		6.200.000 tonnes et 100 %	
La **SUISSE** importe 3.400.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
9,5 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	323.000 tonnes	-	-
53,6 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	1.822.400 tonnes	-
2,9 % " " de POLOGNE, soit.....	-	98.600 "	-
9,8 % " " des PAYS-BAS.....	-	333.200 "	-
2,6 % " " de BELGIQUE, soit.....	-	88.400 "	-
20,8 % " " de FRANCE, soit.....	-	707.200 "	-
0,8 % " " de divers pays, soit.....	-	-	27.200 tonnes
Ce qui donne au total:.....	(9,5%) 323.000 tonnes	(89,7%) 3.049.800 tonnes	(0,8%) 27.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		3.400.000 tonnes et 100 %	
L'**AUTRICHE** importe 3.000.000 de tonnes de charbon en moyenne, dont :			
18,6 % lui viennent d'ALLEMAGNE, soit.....	-	558.000 tonnes	-
32,9 % " " de POLOGNE, soit.....	-	987.000 "	-
44,3 % " " de TCHECOSLOVAQUIE, soit...	-	1.329.000 "	-
4,2 % " " de divers pays, soit.....	-	-	126.000 tonnes
Ce qui donne au total:.....	-	(95,8%) 2.874.000 tonnes	(4,2%) 126.000 tonnes
TOTAL GENERAL.....		3.000.000 tonnes et 100 %	
La **TCHECOSLOVAQUIE** importe 1.500.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
84,9 % lui viennent d'ALLEMAGNE, soit.....	-	1.273.500 tonnes	-
12,8 % " " de POLOGNE, soit.....	-	192.000 "	-
2,3 % " " de divers pays, soit.....	-	-	34.500 tonnes
Ce qui donne au total:.....	-	(97,7%) 1.465.500 tonnes	(2,3%) 34.500 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.500.000 tonnes et 100 %	

IV.- MEDITERRANEE.

La MEDITERRANEE a importé une moyenne de 18.400.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 1935 -1936)

	Par mer	Par terre	Voie Indéterminée
Parmi les pays de MEDITERRANEE :			
L'ITALIE importe 12.200.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
20,3 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit....	2.476.600 tonnes	-	-
53,6 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	-	6.539.200 tonnes
10,7 % " " de POLOGNE, soit.....	1.305.400 "	-	-
1,9 % " " des PAYS-BAS, soit.....	231.800 "	-	-
4,5 % " " de BELGIQUE, soit.....	549.000 "	-	-
0,3 % " " des U.S.A., soit.....	36.600 "	-	-
4,7 % " " d'U.R.S.S., soit.....	573.400 "	-	-
4,0 % " " de divers pays, soit.....	-	-	488.000 tonnes
Ce qui donne au total.....	(42,4%) 5.172.800 tonnes	-	(57,6%) 7.027.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		12.200.000 tonnes et 100 %	
L'ESPAGNE importe 1.200.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
93,8 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit....	1.125.600 tonnes	-	-
4,6 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	55.200 "	-	-
1,6 % " " de divers pays, soit.....	-	-	19.200 tonnes
Ce qui donne au total.....	(98,3%) 1.180.800 tonnes	-	(1,7%) 19.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.200.000 tonnes et 100 %	
L'EGYPTE importe 1.400.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
74,4 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit....	1.041.600 tonnes	-	-
16,6 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	232.400 "	-	-
3,4 % " " de POLOGNE, soit.....	47.600 "	-	-
5,0 % " " d'U.R.S.S., soit.....	70.000 "	-	-
0,6 % " " de divers pays, soit.....	8.400 "	-	-
100 % Ce qui donne autotal:.....	(100%) 1.400.000 tonnes	-	-
Le PORTUGAL importe 1.100.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
92,1 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit....	1.013.100 tonnes	-	-
5,7 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	62.700 "	-	-
1,9 % " " de BELGIQUE, soit.....	20.900 "	-	-
0,3 % " " de divers pays, soit.....	-	-	3.300 tonnes
Ce qui donne au total:.....	(99,7%) 1.096.700 tonnes	-	(0,3%) 3.300 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.100.000 tonnes et 100 %	

V.- EUROPE SUD ORIENTALE (PAYS BALKANIQUES)

L'EUROPE SUD ORIENTALE a importé une moyenne de 1.300.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
Les PAYS BALKANIQUES ont importé une moyenne de 1.300.000 tonnes de charbon dont :			
22,6 % LEUR VIENNENT de GRANDE-BRETAGNE, soit..	293.800 tonnes	-	-
34,1 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	-	-	443.300 tonnes
8,4 % " " de POLOGNE, soit.....	-	-	109.200 "
0,9 % " " des PAYS-BAS, soit.....	-	-	11.700 "
0,6 % " " de BELGIQUE, soit.....	-	-	7.800 "
2,7 % " " de TCHECOSLOVAQUIE, soit..	-	-	35.100 "
24,3 % " " d'U.R.S.S., soit.....	-	-	315.900 "
6,4 % " " de divers pays, soit.....	-	-	83.200 "
Ce qui donne au total.....	(22,6%) 293.800 tonnes	-	(77,4%) 1.006.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.300.000 tonnes et 100 %	

VI.- AMERIQUE DU NORD.

L'AMERIQUE DU NORD a importé une moyenne de 14.500.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 35 - 36)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
PARMI les pays d'AMERIQUE DU NORD :			
Le CANADA importe une moyenne de 13.100.000 tonnes de charbon, dont :			
12,4 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit..	1.624.400 tonnes	-	-
1,5 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	196.500 "	-	-
0,1 % " " des PAYS-BAS, soit.....	13.100 "	-	-
0,3 % " " de BELGIQUE, soit.....	39.300 "	-	-
83,0 % " " des U.S.A., soit.....	-	-	10.873.000 tonnes
2,7 % " " de divers pays, soit.....	-	-	353.700 "
Ce qui donne au total:....	(14,3%) 1.873.300 tonnes	-	(85,7%) 11.226.700 tonnes
TOTAL GENERAL.....		13.100.000 tonnes et 100 %	
LES ETATS-UNIS importent une moyenne de 1.000.000 de tonnes de charbon, dont :			
29,6 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit....	296.000 tonnes	-	-
7,3 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	73.000 "	-	-
0,1 % " " de POLOGNE, soit.....	1.000 "	-	-
1,1 % " " des PAYS-BAS, soit.....	11.000 "	-	-
8,1 % " " de BELGIQUE, soit.....	81.000 "	-	-
33,8 % " " d'U.R.S.S., soit.....	338.000 "	-	-
20,0 % " " de divers pays, soit.....	-	-	200.000 tonnes
Ce qui donne au total.....	(80%) 800.000 tonnes	-	(20%) 200.000 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.000.000 tonnes et 100 %	
Les "TAXES" importent	-	-	400.000 tonnes

VII.- AMERIQUE LATINE.

L'AMERIQUE LATINE a importé une moyenne de 5.000.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 1935 - 1936)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
PARMI LES PAYS D'AMERIQUE LATINE,			
L'ARGENTINE importe 2.800.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
77,7 % lui viennent de GRANDE BRETAGNE, soit...	2.175.600 tonnes	-	-
8,6 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	240.800 "	-	-
3,2 % " " de POLOGNE, soit.....	89.600 "	-	-
0,8 % " " des ETATS-UNIS, soit.....	22.400 "	-	-
9,7 % " " de divers pays, soit.....	-	-	271.600 tonnes
Ce qui donne au total.....	(90,3%) 2.528.400 tonnes	-	(9,7%) 271.600 tonnes
TOTAL GENERAL.....		2.800.000 tonnes	
Le BRESIL importe 1.300.000 tonnes de charbon en moyenne dont :			
50,3 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	653.900 tonnes	-	-
10,9 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	141.700 "	-	-
22,2 % " " des PAYS-BAS, soit.....	288.600 "	-	-
6,0 % " " des ETATS-UNIS, soit.....	78.000 "	-	-
10,6 % " " de divers pays, soit.....	-	-	137.800 tonnes
Ce qui donne au total.....	(89,4%) 1.162.200 tonnes	-	(10,6%) 137.800 tonnes
TOTAL GENERAL.....		1.300.000 tonnes et 100 %	
PERU, le MEXIQUE, les ANTILLES, l'AMERIQUE CENTRALE, importent 600.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
28,9 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	173.400 tonnes	-	-
70,2 % " " des ETATS-UNIS, soit.....	421.200 "	-	-
0,9 % " " de divers pays, soit.....	-	-	5.400 tonnes
Ce qui donne au total.....	(99,1%) 594.600 tonnes	-	(0,9%) 5.400 tonnes
TOTAL GENERAL.....		600.000 tonnes et 100 %	
Les " DIVERS " importent 300.000 tonnes de charbon en moyenne, soit.....			300.000 tonnes

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
L'ASIE et l'OCEANIE (dont le JAPON) importent 7.600.000 tonnes de charbon en moyenne, dont :			
2,5 % leur viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit	190.000 tonnes	-	-
0,1 % " " d'ALLEMAGNE, soit.....	7.600 tonnes	-	-
8,3 % " " d'U.S. AFRICAINE, soit..	630.800 "	-	-
47,0 % " " de CHINE, soit.....	3.572.000 "	-	-
42,1 % " " de divers pays, soit....	-	-	3.199.600 tonnes
Ce qui donne au total....	(57,8%) 4.400.400 tonnes	-	(42,2%) 3.199.600 tonnes
TOTAL GENERAL		7.600.000 tonnes et 100 %	
Sur ces 7.600.000 tonnes de charbon, le JAPON importe à lui seul 4.100.000 tonnes dont :			
62,8 % lui viennent de MANDCHOURIE, soit.....	2.574.800 tonnes	-	-
37,2 % " " de divers pays, soit.....	1.525.200 "	-	-
100 % Ce qui donne au total.....	(100%) 4.100.000 tonnes	-	-
Divers pays d'ASIE et d'OCEANIE importent le reste, soit.....	-	-	3.500.000 tonnes

IX.- A F R I Q U E.

L'AFRIQUE a importé une moyenne de 600.000 tonnes de charbon (Moyenne des années 1934 - 1935 - 1936)

	Par mer	Par terre	Voie indéterminée
L'AFRIQUE a importé une moyenne de 600.000 tonnes de charbon, dont :			
44,1 % lui viennent de GRANDE-BRETAGNE, soit...	264.600 tonnes	-	-
7,7 % " " de BELGIQUE, soit.....	46.200 tonnes	-	-
46,6 % " " de l'UNION SUD AFRICAINE,..	-	-	279.600 tonnes
1,6 % " " de divers pays, soit.....	-	-	9.600 "
Ce qui donne au total.....	(53%) 310.800 tonnes	-	(47%) 289.200 tonnes
TOTAL GENERAL.....		600.000 tonnes et 100 %	

- CHAPITRE XIII -

ZONES D'INTENSITE DU COMMERCE DU CHARBON DANS LE MONDE

Nous avons vu au chapitre XI la répartition des exportations dans le monde.

Au chapitre XII celle des importations et comment chaque pays se ravitaille en combustible.

Nous allons résumer ici les principales transactions concernant le commerce mondial du charbon et de ses dérivés.

L'intensité du commerce charbonnier dans le monde se présente d'après l'échelle suivante.

27 %	des transactions	se localisent	en Europe Occidentale,
13 %	"	"	en Europe Septentrionale,
12,4 %	"	"	en Méditerranée,
10 %	"	"	en Europe Centrale,
9,7 %	"	"	en Amérique du Nord.

I.- SECTEUR EUROPE OCCIDENTALE /-

Importateurs :- FRANCE - PAYS-BAS - BELGIQUE - IRLANDE.

Dans les échanges mondiaux de charbon, l'EUROPE OCCIDENTALE tient la première place; les opérations effectuées dans cette zone portent sur environ 27 % du commerce international du charbon, chiffré en poids avec 39.000.000 de tonnes.

L'ALLEMAGNE fournit la contribution la plus importante à l'activité de ce marché : 11,2 % du total de l'activité mondiale du marché du charbon sont en effet représentés par le trafic allemand en Europe Occidentale.

Le commerce du charbon dans ce secteur est constitué par deux grands mouvements :

1°) Exportations d'Allemagne et de Grande-Bretagne,
destinées à faire face à la pénurie de certaines qualités de charbon dont souffre la France.

2°) Echanges complémentaires,
entre Belgique, Pays-Bas, France et Allemagne.

Si l'on considère les transactions de pays à pays pris individuellement on a, par ordre d'importance :

- Les ventes de Grande-Bretagne à France.
- Les ventes d'Allemagne à France.
- Les ventes d'Allemagne à Belgique.
- Les ventes d'Allemagne à Pays-Bas.

- Les ventes de France à Belgique.
- Les ventes de Belgique à France.
- Les ventes de Pays-Bas à France.
- Les ventes de Pays-Bas à Belgique.
- Les ventes de Belgique à Pays-Bas.
- Les ventes de Grande-Bretagne à Irlande.
- Les ventes de Grande-Bretagne à Pays-Bas.
- Les ventes de Grande-Bretagne à Belgique.
- Les ventes d'Allemagne à Irlande.

La POLOGNE ne joue qu'un rôle secondaire dans les transactions de charbon ayant lieu en EUROPE OCCIDENTALE.

Les U.S.A. ne vendent rien en EUROPE OCCIDENTALE.

EVOLUTION DU MARCHE DE L'EUROPE OCCIDENTALE.- (1925 à 1938)

Si l'on fait une brève étude rétrospective de ce marché on constate que son activité a été en diminuant de 1925 à 1938. En effet, on a les chiffres suivants :

- Importations totales de ce marché : en 1925 - 50 millions de tonnes
  en 1936 - 39 millions de tonnes.

Si l'on compare, par exemple, 1925 et les années précédant la guerre de 1939, on constate que l'Allemagne comme la Grande-Bretagne ont perdu du terrain en tant que fournisseurs principaux de ce marché.

En revanche, les ventes de charbon de Belgique et des Pays-Bas ont augmenté très nettement.

La Pologne et l'U.R.S.S. ont fait leur apparition comme nouvel exportateur.

La France a perdu une partie importante de sa clientèle.

Les U.S.A. fournisseurs de 1925 à 1929 ont perdu toute leur clientèle.

II.- SECTEUR EUROPE SEPTENTRIONALE.-

Importateurs :- SUEDE - DANEMARK - NORVEGE - FINLANDE -

Dans les échanges mondiaux du charbon, l'EUROPE SEPTENTRIONALE tient la 2ème place.

Les opérations effectuées dans cette zone portent environ sur 14 % du commerce international du charbon chiffré en poids.

Ce marché est constitué par des pays pauvres en charbon : SUEDE, DANEMARK, NORVEGE et FINLANDE vers lesquels se dirigent les exportations de pays riches en combustibles solides : GRANDE-BRETAGNE, POLOGNE, ALLEMAGNE et PAYS-BAS.

Si l'on considère les transactions de pays à pays pris individuellement on a, par ordre d'importance :

- Les ventes de GRANDE-BRETAGNE/DANEMARK
- " " GRANDE-BRETAGNE/SUEDE
- " " POLOGNE/SUEDE
- " " GRANDE-BRETAGNE/NORVEGE
- " " ALLEMAGNE/SUEDE
- " " GRANDE-BRETAGNE/FINLANDE
- " " ALLEMAGNE/DANEMARK
- " " PAYS-BAS/SUEDE

- Les ventes de POLOGNE/NORVEGE
- " " POLOGNE/DANEMARK
- " " ALLEMAGNE/NORVEGE
- " " POLOGNE/FINLANDE
- " " BELGIQUE/SUEDE
- " " ALLEMAGNE/FINLANDE.

Le charbon anglais domine de beaucoup sur ce marché.

La FRANCE et les U.S.A. ne jouent aucun rôle dans ce secteur.

EVOLUTION DU MARCHE DE L'EUROPE SEPTENTRIONALE DE 1925 à 1938.-

Seul, parmi les grands marchés charbonniers du monde, celui de l'Europe Septentrionale a une activité grandissante.

Les importations totales de ce marché ont été les suivantes :

1925 - 13 millions de tonnes

1929 - 18 millions de tonnes

1936 - 21 millions de tonnes

Les importations venant de Pologne, d'Allemagne et des Pays-Bas y ont augmenté.

L'U.R.S.S. y a fait son apparition.

Les ventes de l'Angleterre sur ce marché ont diminué sensiblement alors que celles de la Pologne ont accru de plus de 7 fois.

III.- SECTEUR MEDITERRANEE.-

Importateurs :- ITALIE - ESPAGNE - EGYPTE - PORTUGAL -

Dans les échanges mondiaux du charbon, la MEDITERRANEE tient la 3° place. Les opérations effectuées dans cette zone portent sur environ

12,4 % du commerce international du charbon (chiffré en poids).

En ce qui concerne les opérations du marché méditerranéen, la plus grande partie en est composée par les exportations de charbon allemand en Italie. (4 % du trafic mondial).

Si l'on considère les transactions de pays à pays pris individuellement, on a, par ordre d'importance :

Les ventes de l'ALLEMAGNE à l'ITALIE

" " " la GRANDE BRETAGNE à l'ITALIE

" " " la GRANDE BRETAGNE à l'EGYPTE

" " " la GRANDE BRETAGNE au PORTUGAL

" " " la POLOGNE à l'ITALIE

" " " la GRANDE BRETAGNE à l'ESPAGNE

" " " l'U.R.S.S. à l'ITALIE

" " " l'ALLEMAGNE à l'EGYPTE

Le charbon anglais domine nettement sur ce marché. Vient ensuite le charbon allemand, puis le polonais.

Les charbons américains et russes font l'objet de quelques transactions; tous les deux vont en Italie. Le charbon russe va, en outre, en Egypte.

EVOLUTION DU MARCHE MEDITERRANEEN de 1925 à 1938.-

Ce marché a, dans l'ensemble, été en diminution. Ses importations ont été, en effet, les suivantes :

1929 : 23 millions

1935 : 22 millions

1936 : 14 millions

Les ventes britanniques ont été en diminution constante.

Les ventes allemandes, par contre, ont été en croissant.

La Pologne, la Belgique, l'U.R.S.S. ont profité de la réduction des importations britanniques dans ce marché.

La France et les U.S.A. ont perdu une grande partie de leur clientèle méditerranéenne.

IV.- SECTEUR EUROPE CENTRALE.-

Importateurs : ALLEMAGNE - SUISSE - AUTRICHE - TCHECOSLOVAQUIE -

Dans les échanges mondiaux de charbon, l'EUROPE CENTRALE tient la 4° place, elle représente 10 % du total des échanges mondiaux chiffrés en poids.

Les exportations de la Grande-Bretagne à destination de l'Allemagne forment la plus grande partie du total des transactions de ce marché.

Si l'on considère les transactions de pays à pays pris individuellement on a, par ordre d'importance :

Les ventes de la GRANDE BRETAGNE à l'ALLEMAGNE
" " " l'ALLEMAGNE à la SUISSE
" " " des PAYS BAS à l'ALLEMAGNE
" " " de la FRANCE à l'ALLEMAGNE
" " " de la TCHECOSLOVAQUIE à l'ALLEMAGNE
" " " l'ALLEMAGNE à la TCHECOSLOVAQUIE
" " " la POLOGNE à l'AUTRICHE
" " " la FRANCE à la SUISSE
" " " PAYS-BAS à la SUISSE
" " " l'ALLEMAGNE à l'AUTRICHE
" " " la GRANDE-BRETAGNE à la SUISSE. p

Le charbon allemand se place au premier rang sur ce marché. Le charbon anglais vient ensuite.

EVOLUTION DU MARCHE DE L'EUROPE CENTRALE.- (de 1925 à 1938)

Importations totales de ce marché en 1925 : 21 millions de tonnes
1929 : 25 millions de tonnes
1936 : 15 millions de tonnes

La Grande-Bretagne, l'Allemagne et les Pays-Bas ont amélioré leur situation parmi les grands fournisseurs de charbon de l'EUROPE CENTRALE

La Pologne et la France ont perdu une bonne partie de leur clientèle.

V.- SECTEUR AMERIQUE DU NORD.-

Importateurs :- U.S.A. - CANADA -

Ce secteur tient dans les échanges mondiaux la 5° place. Il représente les 9,7 % de l'activité mondiale consacrée du commerce du charbon.

Si l'on considère les transactions de pays à pays on a les ventes très importantes des U.S.A. au CANADA, lesquelles représentent plus de 7 % du commerce international du charbon. C'est là le chiffre le plus important d'un seul pays exportateur avec un seul pays importateur.

Le reste du marché nord-américain est représenté par les exportations britanniques au Canada (1 % du trafic total mondial).

L'Allemagne et la Belgique font des envois minimes aux U.S.A. et Canada.

EVOLUTION DU MARCHE DE L'AMERIQUE DU NORD.- (De 1925 à 1938)

En 1925, les importations de l'Amérique du Nord se chiffraient autour de 19 millions de tonnes.

En 1936, elles sont tombées à 15 millions.

Les Etats-Unis et le Canada ont diminué leurs livraisons.

La Grande-Bretagne a gagné du terrain.

L'U.R.S.S. et l'Allemagne sont devenues fournisseurs des U.S.A.

VI.- SECTEUR ASIE.-

Parmi les échanges mondiaux ce secteur occupe la 6ème place. Il absorbe le 5 % du total des activités consacrées au commerce mondial du charbon.

Les transactions les plus importantes sont constituées par les envois de Chine au Japon (3% du trafic mondial).

Viennent ensuite les envois de l'Union Sud Africaine vers différents points d'Asie.

EVOLUTION DU MARCHEDE L'ASIE ET DE L'OCEANIE.- (De 1925 à 1938)

En 1925, les importations de ce marché atteignaient 9 millions de tonnes.

En 1936, elles sont tombées entre 7 et 8 millions.

Le Japon a diminué les ventes sur Asie et Océanie.

La Chine (Mandchourie comprise) a augmenté les siennes.

De 1925 à 1936, les envois de l'Union Sud Africaine, de l'Australie et de la Grande-Bretagne ont été en diminuant sur le marché asiatique.

VII.- SECTEUR AMERIQUE DU SUD.-

Dans les échanges mondiaux ce secteur occupe la 7 ème place. Il n'absorbe que 3,3 % du total des activités consacrées au commerce mondial du charbon.

Les transactions de pays à pays classées par ordre d'importance décroissante sont les suivantes :

- Ventes de l'Angleterre à l'Argentine de l'Angleterre au Brésil des Pays-Bas au Brésil	Echanges importants - 1,8 % du trafic mondial.
- Ventes de l'Allemagne à l'Argentine de l'Allemagne au Brésil de la Pologne à l'Argentine des U.S.A. au Brésil des U.S.A. à l'Argentine	Echanges négligeables.

EVOLUTION DU MARCHE DE L'AMERIQUE DU SUD.- (de 1925 à 1938)

En 1925, les importations de l'Amérique du Sud dépassaient 6 millions de tonnes;

En 1936, elles étaient inférieures à 5 millions de tonnes.

Les ventes des Etats-Unis qui, auparavant, étaient considérables ont beaucoup diminué.

La Grande-Bretagne garde la première place.

L'Allemagne, les Pays-Bas et la Pologne ont gagné du terrain.

VIII.- SECTEUR EUROPE SUD-ORIENTALE.-

Ce secteur occupe le 8 ème rang dans les activités mondiales charbonnières; il est constitué par les envois de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la Pologne, des Pays-Bas, de la Belgique, de la Tchécoslovaquie et de la FRANCE aux pays danubiens et balkaniques.

Les charbons chinois et américain ne jouent aucun rôle sur ce marché.

IX.- SECTEUR AFRIQUE.-

L'Afrique n'est pas un centre très important de transactions charbonnières.

L'Angleterre et la Belgique lui envoient de faibles quantités de charbon.

En outre, l'Union Sud Africaine fournit à ce marché à peu près la même chose que l'Angleterre.

X.- SECTEUR OCEANIE.-

L'Angleterre seule envoie de faibles quantités de charbon en Océanie.

CONCLUSION

I.- SITUATION AVANT LA GUERRE DE 1939.-

C'est en Europe que le commerce international du charbon est le plus actif.

L'ouest et le nord de l'Europe constituent les centres les plus importants de transactions charbonnières.

La Mer du Nord, la Manche et la Baltique, forment donc la zone d'élection des navires charbonniers.

L'Europe Méditerranéenne et l'Europe Centrale sont ensuite les centres mondiaux les plus importants.

La presque totalité du charbon qu'importent les pays situés dans la zone en question provient d'autres pays situés dans cette même zone.

Les exportateurs concurrents sont la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Pologne; leurs marchés communs pour lesquels ils luttent sont, en particulier, la FRANCE, la Suède et la Méditerranée.

Les courants d'échanges complémentaires se font entre l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Belgique qui se fournissent mutuellement des quantités plus ou moins grandes de charbon.

Sur le marché d'Amérique Latine les grands fournisseurs européens se font une concurrence particulièrement vive.

Sur les marchés d'Amérique du Nord et d'Asie, les fournisseurs européens se font moins concurrence, la distance décourageant certains d'entre eux.

II.- EVOLUTION DU MARCHE MONDIAL DU CHARBON (de 1925 à 1938)

Les modifications les plus significatives du réseau du commerce international charbonnier que l'on a constatées depuis 1925 sont :

1°) Evincement graduel de la Grande-Bretagne par l'Allemagne qui a conquis une part importante des débouchés britanniques.

2°) Apparition sur le marché de la Pologne et des Pays-Bas devenus des exportateurs notables aux dépens surtout de la Grande-Bretagne.

3°) Forte augmentation des importations de la Scandinavie et Baltique, constituant le seul mouvement de ce genre constaté dans les grands marchés charbonniers.

Il convient aussi de noter quoique ces remarques soient moins importantes que les précédentes que :

a) L'arret de la production britannique en 1926 a contribué dans une forte mesure à l'élargissement des débouchés de l'Allemagne et de la Pologne aux dépens de la Grande-Bretagne surtout en Scandinavie et en Méditerranée.

b) Les livraisons en nature au titre de réparations exigées de l'Allemagne jusqu'en 1932 ont eu pour elle l'heureux résultat d'élever ses exportations de charbon.

c) La dévaluation de la Livre Sterling et la création du Bloc Sterling en 1931-32 a rendu service à l'Angleterre en atténuant la concurrence dont souffraient les charbon anglais sur certains marchés d'exportation de 1924 à 1931.

d) L'embargo imposé par l'Allemagne en 1925 sur les importations de charbon polonais a forcé les propriétaires miniers de Haute Silésie orientale a rechercher d'autres débouchés, ce qui a provoqué une intensification de la concurrence faite par le charbon polonais sur les marchés d'exportation aux charbons allemands et anglais.

e) A partir de 1933, l'Allemagne et la Pologne se sont efforcés d'accroître leurs exportations de charbon surtout pour obtenir des devises étrangères.

f) L'application des sanctions à l'Italie en 1936 a eu pour résultat de faire perdre à l'Angleterre le marché italien au profit de l'Allemagne.

- CHAPITRE XIV -

ELEMENTS DETERMINANT LA CONCURRENCE DES PAYS FOURNISSEURS

La concurrence que se font les pays exportateurs de charbon sur le marché international est devenue toujours plus intense; aussi, la prospérité de l'industrie charbonnière a-t-elle été gravement menacée chez les divers exportateurs et notamment en GRANDE-BRETAGNE et en POLOGNE.

La concurrence entre les différents pays exportateurs est faite d'éléments divers qu'il est intéressant d'examiner succintement.

FACTEURS DE CONCURRENCE ENTRE LES DIVERS PAYS FOURNISSEURS DE CHARBON.-

AVANTAGES ET DESAVANTAGES JOUANT SUR LA CONCURRENCE :-

A) Certains pays ou bassins tirent de gros avantages de la possession de SORTES OU DE QUALITES PARTICULIERES DE CHARBONS. La possession de gisements de charbon d'une sorte ou qualité particulière, assure, en effet, souvent à telle nation un monopole complet ou partiel basé sur ses conditions naturelles.

B) Certains bassins ont des VEINES DE CHARBON PLUS OU MOINS EPAISSES. Plus la couche de charbon est mince, plus l'exploitation de la mine est, en général, coûteuse; toutefois, il existe une épaisseur optima qui est d'environ 1 m,50 à 2 mètres. Passé ce chiffre l'avantage résultant de l'épaisseur de la couche décroît au fur et à mesure que cette épaisseur augmente; souvent il se transforme en désavantage.

C) La CONSISTANCE DU TOIT DE LA COUCHE DE CHARBON EST un élément naturel important.

Si le toit est solide, il ne menace pas les hommes travaillant dessous; s'il ne l'est pas, il faut boiser ou effectuer des travaux en roche coûteux et pouvant gêner l'abatage ou le chargement.

Les mines des U.S.A., POLOGNE, ALLEMAGNE, PAYS-BAS, bénéficient de nombreux avantages naturels; la BELGIQUE, la TCHECOSLOVAQUIE, la FRANCE, la GRANDE-BRETAGNE, au contraire sont, en général, naturellement plus ou moins désavantagées.

Ces différences dans les conditions naturelles d'exploitation font varier largement les coûts de production.

D) LE COUT DU TRANSPORT AUX CENTRES DE CONSOMMATION est un facteur déterminant de concurrence.

Il dépend :

1°) De la longueur du trajet entre la mine et le centre de consommation.-

-Aux U.S.A., le coût élevé du transport du charbon bitumineux de la mine au bord de la mer - dû à la distance - est un des éléments qui fait obstacle aux exportations des U.S.A. vers l'EUROPE.

En GRANDE-BRETAGNE, par contre, les charbonnages se trouvent placés dans la plus avantageuse des situations pour le commerce d'exportation. Tous les bassins charbonniers ont facilement accès à la mer. Le trajet que doit couvrir le charbon d'exportation jusqu'aux points d'embarquement pour le transport maritime ne dépasse pas, en moyenne, 25 milles.

- En BELGIQUE, le trajet moyen des centres charbonniers belges aux ports maritimes est de 50 milles.
- En FRANCE, le trajet moyen des centres charbonniers français aux ports maritimes est de 35 à 70 milles.
- En RUHR, le trajet moyen des centres charbonniers de la Ruhr aux ports maritimes est de 100 à 150 milles.

En POLOGNE, le trajet moyen des centres charbonniers polonias aux ports maritimes est de 300 milles.

2°) Du moyen de transport utilisé.-

Selon que l'on utilise le fer, le chaland, la route, de la mine aux ports d'embarquement on contrebalance, dans une certaine mesure, les effets de la distance de la mine à la mer.

Grâce à un réseau coordonné de canaux et rivières, le charbon de la Ruhr peut être transporté aux ports d'Allemagne (Emden) à Anvers ou Rotterdam à un taux ne dépassant pas celui appliqué pour le transport du charbon britannique des mines à Newcastle ou Cardiff.

3°) Du tarif plus ou moins truqué qu'il est possible d'appliquer.

Grâce à un tarif ferroviaire particulièrement favorable, le charbon de la Haute Silésie polonaise peut être amené à Gdynia ou Dantzig à moins de frais qu'il n'en faut pour envoyer aux ports d'embarquements le charbon du Sud du Pays de Galles ou de la Ruhr.

REMARQUE :- BEAUCOUP DE CHARBON NE PASSE PAS PAR MER.

Une fraction considérable du commerce Européen du charbon ne nécessite pas de transport par mer.

Exemples : Exportations Polonaises vers Autriche et Tchécoslovaquie

" Allemandes " Suisse

" de la Ruhr " Lorraine

Echanges complémentaires de la Belgique, Pays-Bas, Allemagne et Tchécoslovaquie, etc...

D) LE PRIX DE REVIENT DE L'EXTRACTION, joue un rôle important dans la concurrence, par son influence sur le prix de vente.

Le prix de revient au client varie selon les pays et les bassins avec :

a) le taux des salaires des mineurs (C'est aux U.S.A. et au CANADA que les mineurs sont le mieux payés; en Belgique et en POLOGNE, ils le sont le plus mal). Les salaires varient parfois dans un même pays de bassin à bassin.

b) La mécanisation plus ou moins poussée, facteur principal de rendement du travail. La GRANDE-BRETAGNE est l'un des pays ou la mécanisation est le moins poussée et ou subsiste l'abattage à la main. Par contre, c'est en BELGIQUE et en ALLEMAGNE qu'elle est le plus développée.

c) La production par journée d'ouvrier, très variable d'un pays à un autre.

d) L'entretien du matériel d'extraction, l'usure des installations mécaniques

e) Les frais éventuels du traitement du charbon brut.

f) La marge des bénéfices prélevés par les charbonnages.

g) Le coût des transports, de la manutention, des livraisons.

h) La marge de bénéfice prélevée par les marchands en gros et détail.

i) Les frais généraux, assurances, impôts.

j) Les ententes internationales, trusts, cartels, accords, mesures douanières dans lesquels se trouvent prises les entreprises charbonnières des divers pays.

L'écart entre le prix du charbon à la mine et son prix de livraison est souvent très large, tel est le cas du charbon bitumineux aux U.S.A. en raison du très long voyage ferroviaire que nécessite le transport de ce charbon.

Le prix de revient varie aussi considérablement dans un même pays d'une mine à l'autre, ou d'un bassin minier à un autre bassin minier; les divers éléments du prix de revient énumérés ci-dessus étant identiques.

- CHAPITRE XV -

(voir cartes 31,32)

POLITIQUE COMMERCIALE

ACCORDS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

MESURES DOUANIERES

La concurrence a obligé les pays exportateurs à prendre certaines mesures de protection, nationales ou internationales.

I.- PROTECTION DES MARCHES NATIONAUX.-

RAISONS DE PROTEGER LE MARCHE NATIONAL DES PAYS EXPORTATEURS :-

Les ACHATS DU MARCHE NATIONAL des divers pays ou l'on extrait du charbon EXERCENT UNE INFLUENCE SENSIBLE SUR LA SITUATION DU COMMERCE INTERNATIONAL.

Certains pays producteurs n'importent qu'une faible quantité de charbon parce qu'on a PRIS DES MESURES POUR LIMITER LE VOLUME DES IMPORTATIONS qui, sans cela, pourraient devenir considérables.

Dans tous les cas où les bassins nationaux vendent de grandes quantités de charbon sur le marché intérieur, ils peuvent REDUIRE LA PART DES FRAIS FIXES D'EXTRACTION AFFERENTE AUX EXPORTATIONS, CE QUI LEUR PERMET D'EXPORTER A UN PRIX PLUS FAVORABLE.

Etant donnée, donc, l'importance des marchés nationaux, il est normal que des mesures aient été prises dans les pays charbonniers pour les protéger

et assurer une position privilégiée à leur propres charbonnages sur le marché intérieur.

MESURES DE PROTECTION PRISES EN FAVEUR DES MARCHES NATIONAUX :-

1°) Droits de douane protecteurs.-

Se présentent sous forme de :

- Droits de douane protecteurs - Droits à l'importation	Belgique, Brésil, Canada, Espagne, U.S.A., France, Roumanie, Tchécoslovaquie, Turquie Yougoslavie.
- Taxes spéciales à l'importation à caractère fiscal. - Taxes sur le chiffre total des importations. - Taxes compensatrices - Taxes sur licences d'importation.	Allemagne, Hongrie, Italie, Lettonie, Pays-Bas, etc....

2°) Contingents.-

Un grand nombre de pays consommateurs de charbon (souvent en même temps producteurs importants) ont institué des régimes de limitation par voie de contingentement du volume total de leurs importations de charbons.

Ont pratiqué le contingentement avant 1939 :

- L'ALLEMAGNE (Mesures prises en vue de protéger l'industrie charbonnière nationale.
- L'AUTRICHE
- La BELGIQUE
- L'ESPAGNE
- La FRANCE

- La HONGRIE
- L'IRLANDE (Mesures prises en vue de développer la consommation de tourbe ou bois.
- L'ITALIE
- Le JAPON
- La LETTONIE (Mesures prises en vue de développer la consommation de tourbe ou bois.
- Les PAYS-BAS
- La POLOGNE (Prohibition presque complète des importations.
- La ROUMANIE
- La TCHECOSLOVAQUIE
- La TURQUIE (Prohibition presque complète des importations)
- La YOUGOSLAVIE (
- L'U.R.S.S. (Prohibition presque complète des importations.

Le contingentement a constitué souvent une mesure de maintien de la monnaie sur le marché des changes.

3°) Organisation du commerce du charbon.-

On a pris des mesures pour règlementer la concurrence sur les marchés intérieurs.

Exemples:- Réglementation du commerce charbonnier.

- Fixation de la production de chaque bassin.
- Contrôle des prix.
- Division du marché intérieur en zones d'influence.
- Concentration commerciale et financière.

II.- CONQUETE DES MARCHES INTERNATIONAUX.-

Les subsides à l'exportation sont devenus universels. Ils revêtent plusieurs formes.

SUBVENTIONS - GENERALITES :-

Le système des subventions, directes ou indirectes aux exportateurs de charbon est fréquent.

Par ce moyen, les pays qui entrent en concurrence sur le marché mondial s'efforcent d'assurer des avantages à leurs producteurs ou de contre-balancer l'effet des désavantages qui les handicapent.

Les subventions ont tantôt un caractère semi-officier, tantôt un caractère officiel.

DIFFERENTES SORTES DE SUBVENTIONS :-

1°) Primes à l'exportation de charbon.-

Certains pays versaient des primes spéciales à leurs exportateurs de charbon et dérivés de charbon.

Exemples :- ALLEMAGNE
- AUSTRALIE (Queensland)
- BELGIQUE
- CANADA
- CHILI
- POLOGNE

Les fonds utilisés à cet effet étaient fournis par des taxes compensatrices perçues sur le volume total de la production (taxes sur les transactions) ou par des impôts directs à la consommation.

Lorsque des primes à l'exportation sont versées, le charbon n'est donc en fait vendu à l'étranger à bon marché que parce que le prix exigé des consommateurs nationaux est majoré.

2°) Transports à prix réduits.-

On remanie les tarifs de transports sur les chemins de fer de l'Etat en vue de favoriser les exportations ou de décourager les importations.

a) Les tarifs réduits sur les Chemins de Fer étaient appliqués en :

- POLOGNE (Les chemins de fer polonais appliquaient un tarif exceptionnellement bas de Haute Silésie à Gdynia ou Dantzig.

- ALLEMAGNE

AUSTRALIE (Nouvelle Galles du sud)

- AUTRICHE (également pour le trafic en transit)

- BELGIQUE

- BULGARIE

- HONGRIE

INDE

- PAYS-BAS

- POLOGNE

- TCHECOSLOVAQUIE (Egalement pour le trafic en transit)

- UNION-SUD-AFRICAINE

b) Les subventions aux chemins de fer versées par l'Etat en compensation du tarif réduit consenti pour le transport des charbons ont été appliquées en ESPAGNE et en GRANDE-BRETAGNE.

c) Chemins de fer de l'Etat favorisant le charbon national.-
surtaxes aux charbons importés
Ils consentent au charbon national un tarif plus avantageux qu'au charbon importé de l'Etranger.

Ce régime a été appliqué en :

ALLEMAGNE

AUSTRALIE (Nouvelle Galles du Sud)

BELGIQUE

BULGARIE

CANADA

ESPAGNE

FRANCE

HONGRIE

INDES

POLOGNE

TCHECOSLOVAQUIE

d) Etat dédommageant les chemins de fer.

Parfois l'Etat dédommage les chemins de fer du tarif consenti au charbon national et inférieur à celui fait au charbon importé.

Exemple :- Le CANADA.

3°) Subventions à la Marine Marchande :-

Des subventions à la Marine Marchande ont été versées dans certains pays de façon à assurer au charbon d'exportation des conditions de transport maritime plus favorables.

Ce système a été pratiqué dans les pays suivants :

CANADA

CHILI

U.S.A.

GRANDE-BRETAGNE

C'EST LE CONSOMMATEUR NATIONAL QUI SUPPORTE LES FRAIS DE L'EXPORTATION.

D'une façon générale l'Etat doit récupérer l'argent qu'il verse aux chemins de fer ou à la Marine Marchande. Il ne peut le faire qu'en s'adressant au contribuable; c'est donc généralement le ressortissant national qui fait finalement les frais des tarifs de faveur à l'exportation.

Si l'Etat ne verse rien aux chemins de fer, ceux-ci doivent se dédommager des pertes qu'ils subissent sur le transport du charbon. Pour cela il leur faut relever leurs tarifs applicables aux autres marchandises; c'est encore l'usager, consommateur national, qui, en définitive, supporte les frais des tarifs de faveur à l'exportation.

Tout système de subventions, déguisées ou non, en faveur du charbon d'exportation se traduit par une augmentation du coût de la vie sur le marché intérieur.

EXONERATION D'IMPOTS.-

Certains pays favorisent les exportations de charbon non plus en subventionnant à l'aide de primes ou en consentant des tarifs de faveur pour les transports, mais en réduisant les charges fiscales qui pèsent sur les exportateurs.

On exonère les charbonnages de tout ou partie des impôts.

On les exonère des taxes sur les chiffres d'affaires.

On les exonère des impôts indirects.

On les exonère des frais de navigation.

On les exonère des frais de port.

Etc.....

Ce système est pratiqué dans les pays suivants :

- GRANDE-BRETAGNE (1929)
- BELGIQUE
- ESPAGNE
- HONGRIE
- PEROU
- TCHECOSLOVAQUIE
- UNION-SUD-AFRICAINE
- BRESIL
- CHILI
- FRANCE
- INDE
- POLOGNE
- TURQUIE

C'EST LE CONSOMMATEUR NATIONAL QUI SUPPORTE LES EXONERATIONS D'IMPOTS EN FAVEUR DE L'EXPORTATION.

Le Trésor National doit obtenir par d'autres impôts les sommes dont les charbonnages sont exonérés. La charge de ces impôts compensateurs retombe nécessairement sur l'ensemble de la population, de sorte que le public national paie les avantages particuliers accordés au commerce d'exportation du charbon.

ECART ENTRE LES PRIX INTERIEURS ET LES PRIX D'EXPORTATION

Il existe forcément un écart entre les prix intérieurs et les prix d'exportation du charbon.

Cet écart est variable selon les pays, il était important en ALLEMAGNE et en POLOGNE; moins important en GRANDE-BRETAGNE.

III.- ENTENTES ENTRE POUVOIRS PUBLICS.-

TRAITES DE COMMERCE PREFERENTIELS:-

Avant 1929, la plupart des marchés charbonniers de l'Europe étaient libres en ce sens que les importations de charbon étaient toutes traitées de la même manière quelle que soit leur source.

Depuis 1929, les marchés charbonniers d'Europe sont réglementés par des accords préférentiels ou de troc. On accorde des avantages à tel fournisseur de préférance à tel autre.

Accords passés par la Grande-Bretagne :-

La GRANDE-BRETAGNE a passé des accords préférentiels nombreux qui sont les suivants :

- Traités de commerce Scandinaves de 1933 :-

Par ces traités le DANEMARK s'engage à acheter en GRANDE-BRETAGNE 80 % de ses importations de charbon.

La FINLANDE s'engage à acheter en GRANDE-BRETAGNE, 75 % de ses importations de charbon.

La NORVEGE, 70 %.

La SUEDE, 47 %.

- Traités de commerce Baltes de 1934 :-

L'ESTONIE s'engage à acheter en GRANDE-BRETAGNE 85 % deses importations de charbon.

La LETTONIE, 70 %.

La LITHUANIE, 80 %.

- Echange Irlandais charbon/bétail de 1935 :-

L'IRLANDE accepte d'acheter la presque totalité de son charbon en GRANDE-BRETAGNE.

La GRANDE-BRETAGNE achète son bétail en partie à l'IRLANDE.

- Convention Espagnole de 1927 :-

Le charbon anglais est exonéré d'une partie des droits de douane à l'entrée en ESPAGNE.

- Convention française de 1934 :-

Les 2/5 des importations de charbon en FRANCE seront anglais.

5 % du contingent britannique en FRANCE sera fait de charbon du Sud du Pays de Galles et échangé contre des potaux de mines des Landes.

- Accords d'Ottawa de 1932:-

Le charbon bitumineux et l'anthracite britanniques sont exonérés de la plupart des droits ou taxes à l'entrée au CANADA.

- Traités de Commerce de 1933 et 1936 avec l'Argentine :-

Les exportateurs britanniques bénéficient de certaines facilités de change.

Accords passés par l'ALLEMAGNE.-

L'ALLEMAGNE a passé de nombreux accords de troc, d'arrangements, de clearing, notamment avec les pays d'Europe Centrale.

des Balkans.

D'Amérique Latine.

Elle a passé des accords préférentiels avec :

La France.

La Belgique.

Les Pays-Bas.

Elle a passé des accords commerciaux, politiques et militaires, avec:

L'Italie.

Un accord stipulant que toutes les dépenses des touristes Allemands en Suisse devraient être réservées à l'achat du charbon de Ruhr ou de Sarre a été passé avec : La Suisse.

Accords passés par la POLOGNE :-

La Pologne a passé plusieurs accords pour s'assurer certains marchés charbonniers.

Accords avec : NORVEGE, FINLANDE, SUEDE de 1934.-

La SUEDE s'engageait à acheter 47 % de ses importations de charbon en POLOGNE.

La NORVEGE	"	27 à 37 %	"
La FINLANDE	"	23 %	"

Accords de troc de 1933 avec l'ITALIE.-

La POLOGNE a échangé du charbon contre des navires construits en ITALIE, puis contre des pièces détachées d'automobiles.

Accords avec la FRANCE en 1933.-

La FRANCE a ouvert à la POLOGNE un contingent supplémentaire d'importation de charbon; en échange de quoi, la POLOGNE a commandé à la FRANCE un mouilleur de mines.

Accords avec l'AUTRICHE en 1933.-

L'AUTRICHE accorda certains droits d'exclusivité aux charbonnages de la Haute-Silésie.

La POLOGNE, néanmoins, n'a jamais obtenu par la voie des traités de commerce autant d'avantages préférentiels que la GRANDE-BRETAGNE ou l'ALLEMAGNE, ses concurrents.

IV.- MANIPULATIONS MONETAIRES.-

Depuis 1931 surtout on a essayé d'abaisser les coûts et les prix en dévaluant les monnaies et en établissant le contrôle des changes/.

En 1931/32.- Dévaluation de la Livre Sterling en GRANDE-BRETAGNE. Par suite, d'une politique gouvernementale de très grande fermeté, cette dévaluation n'a cependant pas été suivie d'une élévation des prix intérieurs entrainant un relèvement des cotations internationales, les prix intérieurs anglais n'ont pas monté. Le pavillon britannique a pu continuer à pratiquer des frets qui avaient toujours la même expression en shillings, expression qui, en outre, conservait à l'intérieur du pays un même pouvoir d'achat.

Les exportations de charbon de la GRANDE-BRETAGNE ont été fortement stimulées par la dévaluation de la Livre.

- Les devises scandinaves faisant partie du bloc Sterling suivirent la dévaluation de la Livre.

- L'ALLEMAGNE, la POLOGNE, les PAYS-BAS durent, en riposte, abaisser leurs prix à l'exportation.

En 1933.- Les U.S.A. procédèrent à la dévaluation de leur monnaie.

En 1935.- La BELGIQUE procéda à la dévaluation de sa monnaie.

En 1936.- La FRANCE et les PAYS-BAS procédèrent à la dévaluation de leur monnaie.

En 1933.- L'ALLEMAGNE, maintenant la valeur or nominale de ses devises s'est efforcée d'obtenir un résultat semblable à celui de la dévaluation en instituant le contrôle des changes.

En 1936.- La POLOGNE fit de même.

CONCLUSION

Les différents stimulants à l'exportation : subventions, exonérations; détaxes, traités de commerce, manipulations monétaires, agissant à la fois sur les importations et les exportations, l'influence des facteurs purement économiques tels que coût du travail, frais de transport, etc.. n'est plus libre. Les éléments véritables de la concurrence ne jouent plus librement, les avantages ou désavantages des différents pays sont modifiés ou rectifiés artificiellement.

Les cartes N° 31 -32 indiquent dans leurs grandes lignes, les politiques commerciales charbonnières suivies au cours des années récentes par divers pays.

- CHAPITRE XVI -

LES PRIX

Nous avons vu, entre autres, les changements survenus dans la production (chapitre V) et la consommation (chapitre VI) mondiales de charbon. Nous avons examiné les conditions de la demande (chapitre VII) et de l'offre (chapitre VIII).

Jetons maintenant un coup d'oeil sur les prix.

D'une manière générale, il est apparu que l'industrie charbonnière souffre depuis la guerre d'un déséquilibre économique persistant.

Alors que la demande de charbon est demeurée relativement stationnaire (à cause de l'emploi d'autres combustibles, par suite aussi d'une utilisation plus rationelle du charbon) la capacité de production n'a cessé de s'accroître (par suite de l'extension des installations minières et du rendement meilleur du travail dû à la mécanisation).

Le déséquilibre entre l'offre et la demande a été aggravé par des modifications territoriales, les livraisons en natures effectuées au titre des réparations, de grandes grèves, le nationalisme économique, certains évènements politiques.

Tous ces facteurs auxquels sont venus s'ajouter les politiques particulières de certains pays, ont contribué à rendre la compétion plus aigüe sur les marchés du charbon.

L'évolution en question s'est traduite par des changements dans les prix, les coûts et les bénéfices.

I.- LA PRODUCTION ET LES PRIX.-

Ainsi qu'on l'a vu (au chapitre V) la production réunie de la GRANDE-BRETAGNE, de l'ALLEMAGNE, de la FRANCE, de la POLOGNE, de la BELGIQUE, des PAYS-BAS et de la TCHECOSLOVAQUIE a diminué de 25 % de 1929 à 1932. Elle est remontée péniblement de 1932 à 1936 et n'atteignit alors que 87 % du chiffre de 1929. Il y a donc eu chute de la production.

Or, cette "chute de la production" indique une"diminution de la demande".

En général, "l'excédent de l'offre" ou "baisse de la demande" a obligé les producteurs à se faire une concurrence sérieuse pour conserver leurs débouchés sur les marchés intérieurs ou extérieurs.

Cette concurrence ne pouvait se traduire que par la chute des prix du charbon sur le carreau de la mine et c'est, en effet, ce qui, pratiquement, est arrivé.

Le tableau ci-après montre l'évolution de la valeur moyenne du charbon sur le carreau de la mine, par tonne produite.

(Voir page suivante)

PRIX MOYEN DU CHARBON, SUR LE CARREAU DE LA MINE, PAR TONNES METRIQUES

- 1927 - 1936 -

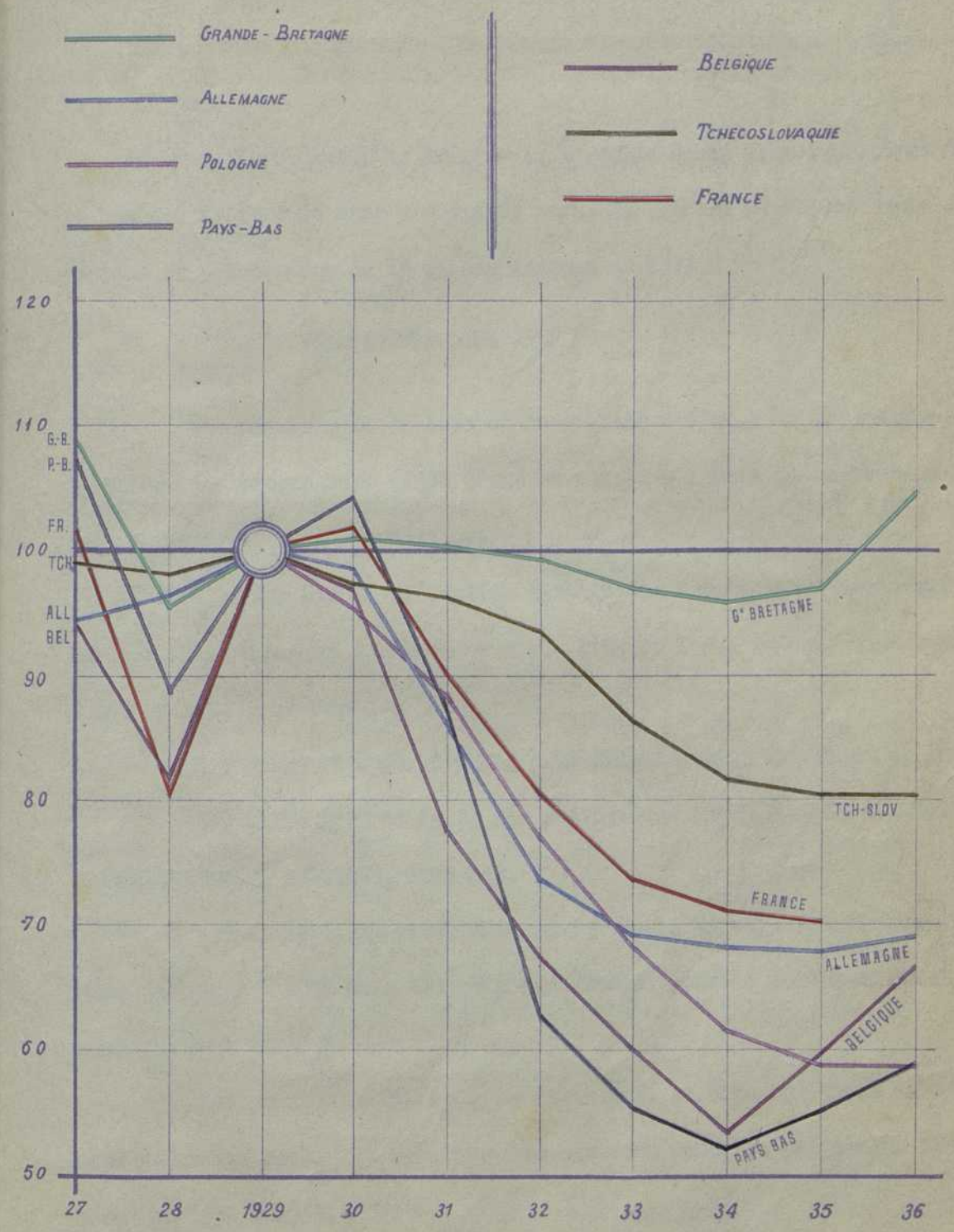
ANNEES	ALLEMAGNE (a)	BELGIQUE	FRANCE (b)	PAYS-BAS (Mines d'Etat	POLOGNE	ROYAUME-UNI		TCHECOSLOVAQUIE
	A) Prix en monnaie nationale							
	R.M.	Fr.	Fr.	Fl.	Zl.	s.	d.	Couronnes
1927	14,22	150,07	112,77	9,53	-	14	10 ½	109,4
1928	14,47	130,41	100,54	7,96	-	13	0 ¾	108,4
1929	15,03	159,88	111,0	8,92	19,99	13	8 ¼	110,4
1930	14,84	155,39	113,0	9,29	19,10	13	10 ¼	107,9
1931	12,96	123,89	100,0	7,75	17,69	13	9 ½	106,2
1932	11,07	107,96	89,0	5,59	15,42	13	7 ½	103,5
1933	10,49	96,01	82,0	4,97	13,72	13	4	95,2
1934	10,29	85,71	79,0	4,66	12,33	13	2	90,1
1935	10,27	95,74	78,0	4,91	11,75	13	3 ½	88,4
1936	10,41	106,84	-	5,25	11,67	14	4 ¾	88,8
	B) Nombres-indices (1929 = 100) (Voir courbe page suivante)							
1927	94,6	93,9	101,6	106,8	-	108,5		99,1
1928	96,3	81,6	80,6	89,2	-	95,4		98,2
1929	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0
1930	98,7	97,2	101,9	104,1	95,5	101,2		97,7
1931	86,2	77,5	90,2	86,9	88,5	100,8		96,2
1932	73,7	67,5	80,2	62,7	77,1	99,4		93,7
1933	69,8	60,1	74,0	55,7	68,6	97,3		86,2
1934	68,5	53,6	71,2	52,2	61,7	96,1		81,6
1935	68,3	59,9	70,3	55,0	58,8	97,0		80,1
1936	69,3	66,8	-	58,9	58,4	104,8		80,4

Diagramme II

PRIX MOYEN DU CHARBON PAR TONNE 1927/1936

En Monnaie Nationale

Courbes des nombres indices: 1929=100



On constate sur ce tableau que tous les pays (à l'exception de la GRANDE-BRETAGNE) ont dû baisser considérablement leurs prix pour s'adapter aux conditions créées par la crise économique survenue après 1930 et faire face à la concurrence.

La figure page 122 indique la tendance de la valeur du charbon sur le carreau de la mine dans les divers pays, le chiffre de chaque année étant exprimé en pourcentage de la valeur moyenne en 1929.

(Voir courbe page I22)

En comparant le tableau et le graphique PRIX sous au tableau et au graphique des productions (déjà donné au chapitre I mais que nous renouvellons ici par commodité) on constate que :

1°) Bien que la production globale des 7 principaux pays charbonniers européens ait commencé à augmenter après l'année 1932, le mouvement a persisté jusqu'en 1934 dans tous les pays.

2°) Entre 1934 et 1935 les prix fléchirent en FRANCE et en POLOGNE.

3°) Entre 1935 et 1936, ils s'élevèrent en ALLEMAGNE, TCHECOSLOVAQUIE, GRANDE-BRETAGNE, BELGIQUE, PAYS-BAS.

4°) En 1936, la production avait repris au point d'atteindre un niveau supérieur à 1931 mais les prix demeuraient pour la GRANDE-BRETAGNE inférieurs à ceux de 1931.

Les prix du charbon sur le carreau de la mine ont varié très différemment selon les pays. Exprimés dans les diverses monnaies nationales ils ont diminué de 1931 à 1933.

PRODUCTION DE CHARBON DE CERTAINS PAYS (1927-1936)

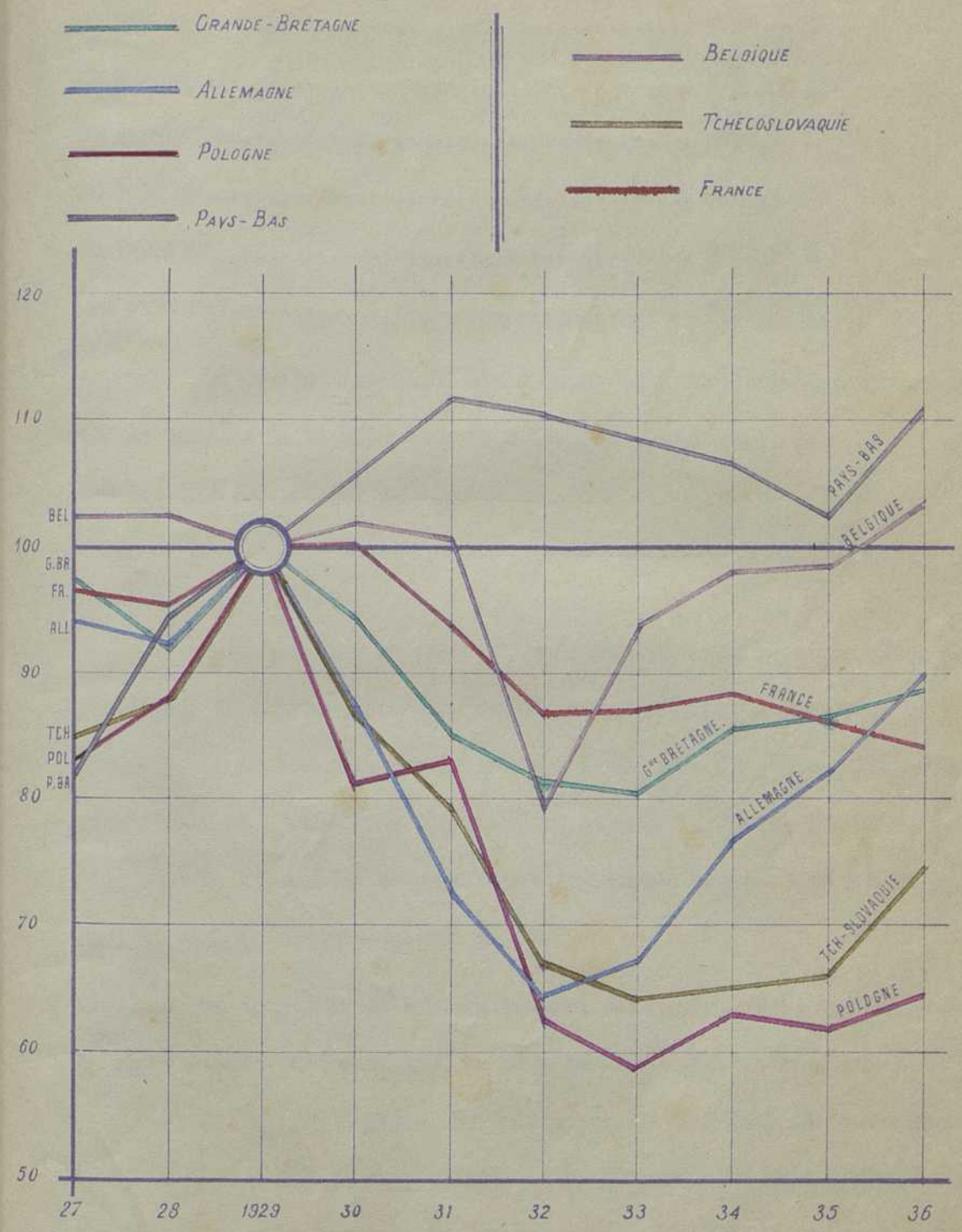
Années	Allemagne (a)	Belgique	France (a)	Pays-Bas	Pologne	Royaume-Uni	Tchécoslovaquie	Total pour 7 Pays
				A) Milliers de tonnes métriques.				
1927	153.599	27.551	51.792	9.488	38.084	255.264	14.016	549.794
1928	150.861	27.578	51.365	10.920	40.616	241.283	14.568	537.191
1929	163.441	26.940	53.780	11.981	46.236	262.045	16.548	580.571
1930	142.699	27.415	53.900	12.211	37.506	247.795	14.469	535.995
1931	118.640	27.042	50.011	12.901	38.265	222.981	13.165	483.005
1932	104.741	21.424	46.267	12.756	28.835	212.083	11.032	437.138
1933	109.692	25.300	46.887	12.574	27.356	210.436	10.627	442.872
1934	124.857	26.389	47.632	12.341	29.233	224.268	10.789	475.509
1935	134.117	26.506	46.212	11.878	28.545	225.815	10.894	483.967
1936	146.707	27.876	45.226	12.803	29.747	232.191	12.353	507.003
				B) Nombres-indices (1929 =100) (voir courbe page suivante)				
1927	94,0	102,3	96,3	81,9	82, 4	97,4	84, 7	94, 7
1928	92,3	102,4	95,5	94,3	87, 8	92, 1	88, 0	92, 5
1929	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100, 0	100, 0	100, 0
1930	87,3	101,8	100,2	105,4	81,1	94, 6	87, 4	92, 3
1931	72,6	100,4	93,8	111,4	82,8	85, 1	79, 6	83, 2
1932	64,1	79,5	86 ,8	110, 1	62,4	80, 9	66, 7	75, 3
1933	67,1	93,9	87, 2	108,6	59,2	80, 3	64,2	76, 3
1934	76,4	98,0	88,6	106,6	63,2	85, 6	65,2	81, 9
1935	82,1	98,4	85,9	102,6	61,7	86, 2	65,8	83, 4
1936	89,8	103,5	84,1	110,6	64,3	88, 6	74,6	87, 3

(a) Sarre non comprise

Diagramme I

PRODUCTION DE CHARBON 1927/1936

Courbe des nombres indices 1929 = 100



En GRANDE-BRETAGNE..... de 3,2 % seulement (dévaluation de la Livre)

En TCHECOSLOVAQUIE..... " 10,4 %

EN FRANCE..... " 17,8 %

En ALLEMAGNE..... " 19,2 %

En POLOGNE..... " 22,5 %

En BELGIQUE..... " 22,5 %

Aux PAYS-BAS..... " 35,9 %

La dévaluation de la Livre a provoqué une déflation marquée des prix sur le carreau de la mine dans tous les pays d'Europe.

II.- L'EXPORTATION ET LES PRIX.-

Tous les pays se sont efforcés de maintenir ou d'accroître leurs exportations de charbon. Les prix moyens d'exportation, à part ceux de la GRANDE-BRETAGNE, comme les prix sur le carreau de la mine ont, eux aussi, subi une baisse générale, à l'exception toutefois de ceux de la GRANDE-BRETAGNE.

Le tableau de la page suivante indique le prix moyen à la sortie du pays d'origine des exportations de charbon.

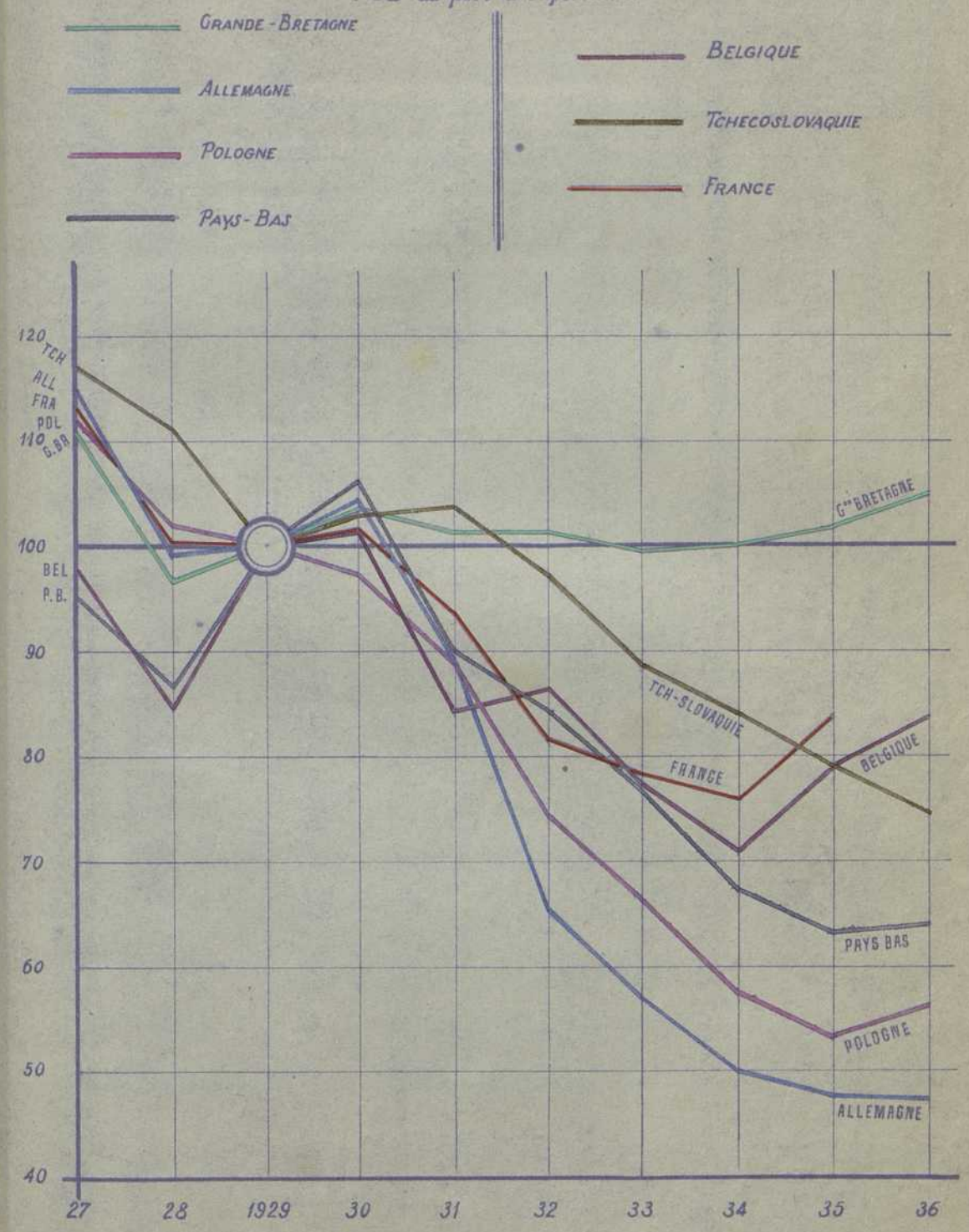
En comparant ce tableau à celui des "Prix moyens sur le carreau de la mine" donné à la page 122 , on remarque les points suivants :

1°) En ALLEMAGNE.- Le prix moyen des charbons d'exportation était tombé en 1936 à 47,2 % du niveau de 1929, alors que la valeur moyenne sur le carreau de la mine était de 69,3 % du chiffre de 1929.

Diagramme IV

PRIX D'EXPORTATION DU CHARBON PAR TONNE 1927/1936

En Monnaie Nationale
Courbe des nombres indices: 1929 = 100
F.O.B au port d'exportation



IX D'EXPORTATION DU CHARBON, PAR TONNE METRIQUE, F.O.B. AU PORT D'EXPORTATION.

- 1927 - 1936 -

NNEES	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE	PAYS-BAS	POLOGNE	ROYAUME-UNI		TCHECOSLOVAQUIE
	A) Prix en monnaie nationale							
	R.M.	Fr.	Fr.	Fl.	Zl.	s.	d.	Couronnes
1927	22,54	195,7	150,0	11,19	30,91	17	5 3/4	199,5
1928	19,77	167,6	133,0	10,14	28,05	15	4 1/4	189,3
1929	19,83	199,6	133,3	11,76	27,60	15	10	170,4
1930	20,65	202,1	135,2	12,46	26,79	16	4 1/2	175,3
1931	17,73	169,3	125,2	10,53	24,53	16	0	176,0
1932	12,90	173,3	108,5	9,95	20,54	16	0	166,7
1933	11,32	155,1	104,4	9,02	18,36	15	9 3/4	151,2
1934	9,84	141,4	101,0	7,91	15,99	15	10	142,7
1935	9,41	156,9	111,8	7,47	14,71	16	1	134,6
1936	9,35	166,2	-	7,55	15,55	16	8 1/2	126,7
	B) Nombres indices (1929 = 100) - Voir courbe, page							
1927	113,7	98,1	112,6	95,2	112,0		110,4	117,1
1928	99,7	84,0	100,0	86,2	101,6		97,0	111,1
1929	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0	100,0
1930	104,1	101,3	101,4	106,0	97,1		103,3	102,9
1931	89,4	84,8	93,8	89,6	88,9		101,0	103,3
1932	65,1	86,9	81,4	84,6	74,4		101,0	97,8
1933	57,1	77,7	78,3	64,7	66,5		99,9	88,7
1934	49,6	70,9	75,8	67,3	57,9		100,0	83,8
1935	47,5	78,6	83,9	63,5	53,3		101,6	79,0
1936	47,2	83,3	-	64,2	56,3		105,5	74,4

2°) En TCHECOSLOVAQUIE.- Le prix du charbon exporté a baissé en 1936 plus fortement que les prix intérieurs.

3°) En POLOGNE.- La baisse des prix à l'exportation a également été plus forte que celle des prix sur le carreau de la mine.

4°) En BELGIQUE.- PAYS-BAS.- GRANDE-BRETAGNE.- Dans ces pays, par contre, le prix du charbon exporté demeure à un niveau supérieur à celui des prix de vente sur le carreau de la mine.

REMARQUE.-

Le fait que l'écart s'élargit entre le prix du charbon brut sur le carreau de la mine et sa valeur d'exportation à la frontière en monnaie nationale signifie qu'il y a bien influence combinée de la politique monétaire et des subventions aux exportations.

CONVERSION EN MONNAIE ANGLAISE.- L'Angleterre dominant le marché

Il est intéressant de convertir en monnaie anglaise les prix d'exportation du charbon aux diverses frontières.

En exprimant en Livres le tableau de la page 126, on obtient les chiffres suivants :

(Voir tableau page suivante)

La tendance de ces chiffres est indiquée par la courbe de la page 127 bis

En rapprochant le tableau et le graphique dont il est question ci-dessus, on voit que :

- Jusqu'en 1930, dans la plupart des pays, les prix exprimés en Livres ont subi la même évolution;

Prix d'Exportation du Charbon, par tonne métrique, [illegible]

(1927/1936)

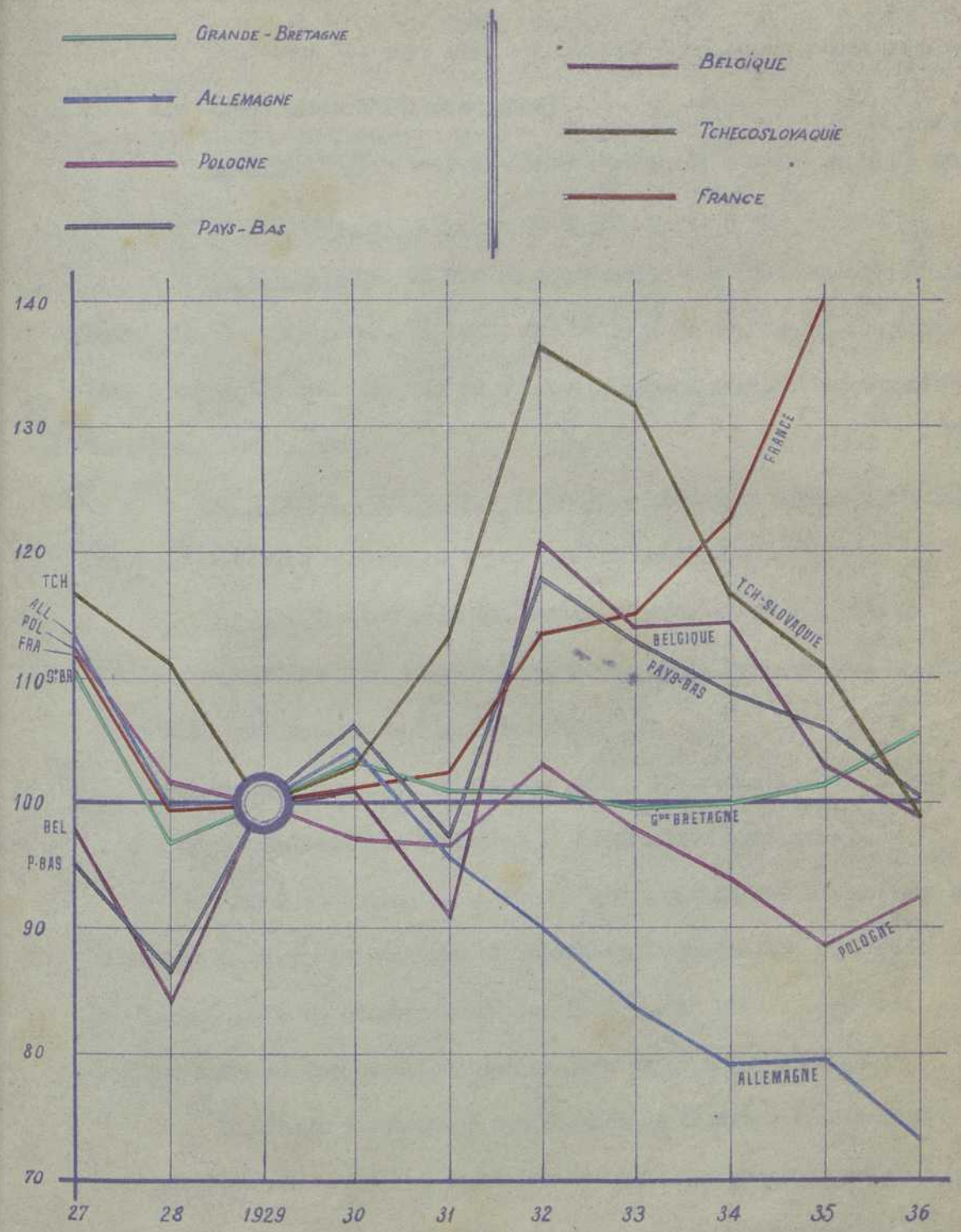
Années	Allemagne	Belgique	France	Pays-Bas	Pologne	Royaume-Uni	Tchéco-slovaquie
	a) Prix exprimés en livres sterling (au cours du change pour chaque année)						
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1927	1 2 0 1/4	16 1 1/2	1 4 2 1/4	18 5 2/2	14 4	17 5 3/4	1 0 2 1/2
1928	19 4 3/4	13 9 3/4	1 1 5 1/4	16 9	12 11	15 4 1/4	19 2 1/2
1929	19 5	16 5 1/4	1 1 5 1/2	19 5	12 8 1/2	15 10	17 2 1/2
1930	1 0 2 3/4	16 8 1/4	1 1 9 3/4	1 0 7 1/4	12 4	16 4 1/4	17 9 1/4
1931	18 7	15 2 1/2	1 1 11 3/4	18 11 3/4	12 3 1/4	16 0	19 5
1932	17 5 3/4	19 10	1 4 4 1/4	1 2 10 3/4	13 1 1/2	16 0	1 3 6
1933	16 2 3/4	19 9 1/2	1 4 8 1/2	1 1 11 1/4	12 5 1/4	15 9 3/4	1 2 7 3/4
1934	15 3 3/4	18 9 3/4	1 6 4	1 1 2	11 11 1/2	15 10	1 0 0 1/4
1935	15 5 1/2	16 11 1/2	1 10 1 1/4	1 0 7 3/4	11 4	16 1	19 0 1/2
1936	15 1 1/2	16 3		19 6 1/4	11 9 1/4	16 8 1/2	17 0
	b) Nombres-indices (1929=100) - Voir courbe page -						
1927	113,4	98,1	112,7	95,1	112,8	110,4	117,4
1928	99,9	84,0	99,9	86,3	101,6	97,0	111,6
1929	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1930	104,2	101,5	101,7	106,1	97,1	103,3	103,3
1931	95,7	92,5	102,4	97,6	96,6	101,0	112,8
1932	90,0	120,7	113,5	117,9	103,3	101,0	136,6
1933	83,6	114,2	115,1	113;0	97,9	99,9	131,6
1934	79,3	114,5	122,7	109,0	94,1	100,0	116,3
1935	79,6	103,2	140,3	106,3	89,2	101,6	110,7
1936	72,7	98,9	-	100,5	92,6	105,5	98,8

Diagramme IV

PRIX D'EXPORTATION DU CHARBON PAR TONNE 1927/1936

En Livres Sterling

Courbe des nombres indices : 1929 = 100



- A partir de 1931, à la suite de la dévaluation de la Livre britannique, des divergences considérables sont apparues dans l'évolution des prix d'exportation selon les pays.

Dans tous les pays sauf l'ALLEMAGNE les prix exprimés en Livres ont subi une hausse (prix à l'exportation).

En ANGLETERRE.- Les prix d'exportation de charbon exprimés en Livres sont à peine changés.

En ALLEMAGNE.- Il y a eu compression des prix exprimés en monnaie nationale. Le prix moyen, en 1932, fût de 65 % du chiffre correspondant de 1929 à tel point que les prix du charbon allemand exprimés en monnaie anglaise baissèrent constamment.

En POLOGNE.- BELGIQUE.- PAYS-BAS.- Les prix moyens des exportations exprimés en Livres baissèrent d'une manière continue.

En FRANCE.- Les prix du charbon d'exportation exprimés en Livres Sterling augmentèrent rapidement à partir de 1931. Cette hausse se maintint jusqu'à la dévaluation de franc en 1936.

Aucune mesure de baisse des prix à l'exportation ne fut prise chez nous pour neutraliser les effets de la dévaluation britannique.

Tout l'attention de la FRANCE s'est portée sur les mesures susceptibles de protéger l'industrie charbonnière française contre l'accroissement des importations de charbon rendu possible par la baisse des prix des exportations britanniques et allemandes évalués en francs français.

La FRANCE a recouru à des mesures de contingentement et à une réglementation douanière qui lui permirent de conserver aux entreprises minières nationales une part plus considérable du marché intérieur que ce n'eut été le cas autrement.

C O N C L U S I O N.

Malgré la réglementation des exportations, les contingentements, les prohibitions d'importation, etc.... les rapports entre les prix des divers pays participant au commerce européen ont subi des modifications profondes.

Il sera nécessaire de rapprocher au cours d'une étude à venir les prix d'exportation et les prix de fret.

- CHAPITRE XVII -

CONCENTRATION DANS L'INDUSTRIE CHARBONNIERE

I.- CONCENTRATION HORIZONTALE.-

La concentration horizontale est celle des charbonnages entre eux. On peut la mesurer en calculant la proportion de la production charbonnière globale fournie par les plus grandes entreprises et en la comparant à celle fournie par les petites entreprises.

Concentration horizontale et flotte charbonnière.-

Si l'industrie charbonnière est concentrée il y a formation d'un trust du charbon, puissant, qui peut dicter ses tarifs et conditions de fret aux armateurs de navires charbonniers.

Il peut leur dicter également ses époques de transports, les ports de destination qu'il désire voir desservir, etc...

Dans les pays où l'industrie charbonnière est horizontalement concentrée, autrement dit, l'armement charbonnier est moins libre dans son exploitation.

Les armateurs peuvent répondre à la concentration des charbonnages par une concentration de l'armement charbonnier. Un trust s'oppose ainsi à l'autre.

L'étude ici de la concentration horizontale n'est donc pas superflue.

U.S.A.-

Mines de charbon bitumineux :- Propriété dispersée

Décentralisation de l'exploitation.

(grand nombre de mines petites ou moyennes et peu de grands charbonnages)

Mines d'anthracite :- Aux mains de quelques grandes sociétés ayant des attaches financières avec les entreprises de chemins de fer.

GRANDE-BRETAGNE.-

Mines de charbon bitumineux :- Propriété dispersée.

Mines d'anthracite :- 2 sociétés : "Amalgamated Anthracite Colleres" et " Welsh Anthracite Colleries" fournissent les 9/10 de la production nationale

ALLEMAGNE.-

Mines de houilles et lignites :- Concentration horizontale poussée

Certaines mines (Sarre) sont la propriété de l'Etat qui les exploite pour le compte du Trésor National.

BELGIQUE.-

Concentration horizontale très poussée.

Contrôle de quelques banques sur toute l'industrie charbonnière.

FRANCE.-

Concentration horizontale très poussée.

Une centaine d'entreprises charbonnières contrôlant 190 mines en activité.

Production du Nord et du Pas de Calais :-

11 entreprises fournissant les 9/10 de la production totale.

Production de Lorraine :-

Fournie par 2 société seulement.

Production du Centre et Midi:-

Petits charbonnages eh entreprises importantes.

R E S U M E :- 28 charbonnages seulement fournissaient avant guerre les 9/10 de la production nationale.

PAYS-BAS.-

Concentration horizontale très poussée.

2/3 de la production nationale provienment de 4 mines appartenant à l'Etat et exploitées pour le compte du Trésor national.

1/3 est fourni par 4 mines privées.

POLOGNE.-

Concentration horizontale très poussée.

L'Etat possède certaines mines.

TCHECOSLOVAQUIE.-

Mines de charbon bitumineux :- Concentration horizontale.

Mines de lignites :- Nombreux petits charbonnages.

CHINE.-

Concentration horizontale dans les provinces du Nord et du Centre.

Les mines de Kailan fournissent à elles seules 10 millions de tonnes par an.

MANDCHOURIE.-

Concentration horizontale.

La production est contrôlée par le chemin de fer Sud-Mandchourien.

Les Mines de Fouchoun fournissent à elles seules 10 millions de tonnes par an.

JAPON.-

Petits charbonnages à Kiou Siou.

31 grandes entreprises ailleurs.

Contrôle financier des banques.

C O N C L U S I O N.-

On constate dans chaque pays une tendance générale à la réduction du nombre des charbonnages et à l'augmentation de la production de chaque entreprise de charbonnage.

II.- CONCENTRATION VERTICALE.-

Dans les pays industriels évolués, on voit de plus en plus les entreprises productrices de charbon être absorbées dans de vastes ensembles pratiquant la concentration verticale.

Exemple : FORD possède ses propres mines de charbon, ses mines de fer et ses champs de soja pour la fabrication de ses matières plastiques, huiles et vernis.

Ces entreprises industrielles achètent des mines de charbon afin d'éviter la domination des Compagnies étrangères; écarter les à coup dans leur approvisionnement, donc dans leur fonctionnement; afin aussi de se tenir à l'abri des fluctuations de prix trop grandes qu'il pourrait y avoir sur le marché.

Certaines Compagnies de Navigation, le Norddeutscher Lloyd par exemple était propriétaire de mines de charbon.

Lorsque l'industrie charbonnière est intégrée dans un vaste ensemble on voit souvent cet ensemble posséder des flottes de navires charbonniers. Cet ensemble n'est pas d'ailleurs pour cela armateur, car il ne spécule pas sur le transport maritime.

Le but poursuivi par le trust pratiquant la concentration verticale n'est pas le transport du charbon, comme l'armateur de navires charbonniers, c'est la vente d'un produit fini, par exemple, et le transport maritime ne représente pour lui qu'un stade entre la matière brute et l'article livré au client. Néanmoins ces flottes charbonnières appartenant à des trusts viennent fausser complètement les prix de fret charbonnier. Du fait que les trusts font des bénéfices sur la vente d'un article fini, ils peuvent supporter de perdre

momentanément sur le transport maritime, l'ennui de cette baisse passagère n'étant pas comparable à l'avantage de l'affranchissement des armateurs, cette attitude peut influencer la tenue des frets et les orienter vers la baisse.

Dans le cas d'une flotte charbonnière intégrée dans un ensemble industriel, le trust offre en permanence et sur le marché des frets un certain tonnage qui pour ne pas être coté à la bourse des affrètements puisqu'il est tout affrété n'en existe pas moins; le jour où il y a baisse de la demande de navires, ce tonnage, vu la force des trusts, vient à être désarmé en dernier et sera réarmé en premier.

Dans les nations ou les mines de charbon sont intégrées dans des ensembles industriels on peut donc, dans une certaine mesure, dire que la flotte charbonnière privée supporte en premier lieu et surtout tous les à coup du marché des frets, la flotte charbonnière intégrée étant davantage en dehors des fluctuations. Dans ces nations, la flotte intégrée risque de devenir une sorte de flotte fixe, la flotte privée n'étant plus qu'un simple volant

Une esquisse d'étude sur la concentration verticale a donc ici sa raison d'être.

U.S.A. -

Mines de charbon bitumineux :- Concentration verticlale peu développée.

80 % du charbon extrait aux U.S.A. est produit par des mines non intégrées vendant sur le marché libre.

20% du charbon extrait est consommé par des entreprises industrielles propriétaires de mines.

GRANDE-BRETAGNE.-

Concentration verticale peu développée.

Mines de charbon bitumineux :- La majeure partie de la production britannique est fournie par des mines qui se consacrent exclusivement à l'extraction du charbon en vue de la vente.

Quelques mines sont la propriété de Fonderies et Aciéries.

Mines d'anthracite :- Ont des attaches avec des Sociétés chimiques mais ne leur livrent que très peu de leur production totale.

ALLEMAGNE.-

Mines de houille :- Concentration verticale très intense.

Les mines sont la propriété des Industries du fer, de l'acier, usines chimiques, usines à gaz, stations génératrices d'électricité, chemins de fer, arsenaux, chantiers navals, fonderies de zinc.

Mines de lignite :- Concentration verticale intense.

Les mines sont la prepriété d'usines électriques et chimiques.

Parfois elles sont la propriété de raffineries de sucre, de fabriques de papier, cellulose, verre ou porcelaine.

BELGIQUE.-

50 % des mines sont la propriété de Banques d'affaires belges.

Ces banques possèdent aussi des fonderies et aciéries de sorte que l'industrie du fer et de l'acier sont soumises au même contrôle financier commun.

Certaines fonderies et aciéries possèdent des mines de houille.

FRANCE.-

Concentration verticale prononcée.

La majeure partie du charbon français est tirée des mines qui ont des attaches financières avec des entreprises métallurgiques, ces usines chimiques et des centrales électriques. Ainsi les mines de charbon sont soumises au contrôle financier de ces entreprises mais par contre elles exercent aussi un certain contrôle financier analogue sur d'autres affaires industrielles.

Beaucoup de mines de charbon, en particulier dans le Nord, distribuent du courant électrique vendant au public le surplus d'énergie produite par des stations génératrices installées sur le carreau de la mine.

PAYS-BAS.-

Mines privées :- Peu de concentration verticale.

Mines appartenant à l'Etat :- Concentration verticale prononcée.

Les 4 mines appartenant à l'Etat est exploitées pour le compte du Trésor National vendent auxchemins de fer de l'Etat,

fabriquent du courant électrique vendu à la consommation,

fabriquent du gaz vendu à la consommation,

sont liées à des usines d'ammoniaque synthétique et d'engrais rattachées à l'Etat.

POLOGNE.-

Concentration verticale prononcée mais moins développée qu'en Allemagne, en Belgique ou en France.

En Haute Silésie :- Des charbonnages privés sont liés à des usines métallurgiques.

Des minesde l'Etat travaillent pour les chemins de fer de l'Etat.

TCHECOSLOVAQUIE.-

Pas de concentration verticale sauf 3 exceptions.

Les charbonnages sont autonomes et se consacrent uniquement à l'exploitation minière.

JAPON.-

Alliances financières importantes entre charbonnages et entreprises industrielles.

Concentration verticale directe mines (fonderies) aciéries.

UNION-SUD-AFRICAINE.-

La totalité du charbon est fournie par des Sociétés minières autonomes.

- CHAPITRE XVIII -

COMMENT CHAQUE PAYS A REGLE SON MARCHE INTERIEUR DU CHARBON

Presque tous les pays ont institué des systèmes de réglementation économique de caractère public ou quasi public en vue de résoudre les problèmes de la concurrence sur les marchés intérieur et étranger.

U.S.A.-

Mines de charbon bitumineux :-

Le commerce du charbon bitumineux est réglementé par le Bituminous Coal Act de 1937.

Les mines de charbon aux U.S.A. sont réparties en 23 districts; chacun de ces districts est administré par un Conseil de district.

Chaque conseil de district établit d'après le coût de production et les besoins des marchés à alimenter le prix minima de vente à la mine.

Le conseil de district est supervisé par un "Conseil National du charbon bitumineux" comprenant des représentants des propriétaires, des travailleurs, du gouvernement et des consommateurs.

Le conseil national a le droit de reviser les prix minima fixés par le conseil de district. Il fixe également le prix maxima afin de protéger le consommateur.

La loi ne prévoit ni limitation de la production, ni attribution de contingents d'extraction ou ventes; on compte sur le contrôle des prix pour régulariser totalement le marché.

Aux U.S.A., le problème pour le Conseil National du charbon consiste en somme à obtenir que les exploitants de mines soient suffisamment rétribués et que les consommateurs n'aient pas un prix d'achat du charbon trop élevé les obligeant à s'adresser à d'autres combustibles nombreux aux U.S.A.

Mines d'anthracite :-

Aucune disposition législative pour l'anthracite (aux mains de quelques grandes sociétés) dont les marchés sont libres.

GRANDE-BRETAGNE.-

Les charbonnages sont régis par la "Loi sur les mines de charbon" promulguée en 1930 et modifiée de 1930 à 1938.

Il est prévu :

Un Conseil Central composé de propriétaires de charbonnages et qui a pour fonctions d'allouer des contingents de production à chacun des 17 districts miniers.

Des contingents distincts sont fixés pour le marché intérieur et pour l'exportation.

17 Commissions exécutives qui allouent à chaque mine des maxima d'extraction pour le marché intérieur et l'exportation; fixent les prix et centralisent ou coordonnent les ventes.

Il a été cré en outre :

- Une Commission de Réorganisation des Mines de charbon; s'occupant de la fusion des mines;
- Une Commission nationale d'Investigation pour protéger le public contre la hausse des prix.

- Un Conseil National Industriel des charbonnages pour arbitrer les conflits pouvant intervenir entre propriétaires de mines et travailleurs.

ALLEMAGNE.-

Il existe 10 cartels charbonniers régionaux et 1 syndicat des Producteurs de coke de gaz.

Ces derniers, auxquels doivent adhérer toutes les entreprises charbonnières de la circonscription ont pour rôle :

1°) d'allouer les contingents d'extraction et de participation de vente à chacun des charbonnages membres.

2°) de fixer les prix officiels du charbon.

3°) de coordoner et régulariser les ventes.

Tous les charbonnages qui appartiennent au Syndicat sont obligés de lui livrer la totalité de leur production sauf la part destinée à leur propre usage ou à celui des entreprises industrielles auxquelles ils sont liés. Ils peuvent vendre du charbon aux consommateurs locaux.

Chaque syndicat jouit, en principe, d'un monopole absolu dans des zones déterminées du marché intérieur dont la production des autres syndicats est exclue par suite surtout du prix de transport.

AUTRES PAYS.-

Presque tous les systèmes en vigueur dans les autres pays comportaient :

1) la fixation de contingents d'extraction.

2) la mesure des participations aux ventes.

3) La fixation de prix minima.

4) Le partage des marchés nationaux et internationaux entre les différentes mines ou bassins.

5) La coordination des ventes.

6) L'autorisation de relèvement des prix intérieurs afin de contrebalancer les prix qui doivent être pratiqués sur les marchés étrangers pour faire face à la concurrence. A cet effet on imposait souvent sur l'ensemble de la production ou sur les ventes effectuées dans le pays des taxes compensatrices fournissant les fonds nécessaires pour soutenir la concurrence.

7) Des mesures douanières en vue de protéger le marché national et de favoriser les exportations.

- CHAPITRE XIX -

(voir cartes 3I & 32)

- ACCORDS INTERNATIONAUX -

Des accords ont été pris entre certains Etats producteurs afin de ne pas se faire concurrence sur le marché international.

I.- L'ACCORD GRANDE-BRETAGNE - POLOGNE DE LA FIN DE 1934 prorogé sur des bases plus larges de 1937 à 1939 contient les dispositions suivantes :-

a) Les exportations polonaises vers un groupe déterminé de marchés ne doivent pas dépasser 21 % des livraisons anglaises sur ce marché.

L'accord tendait principalement à réglementer les exportations des contractants dans les marchés de Scandinavie Baltique, de l'Europe Occidentale et de la Méditerranée.

b) Des mesures seront prises pour assurer une coordination des prix d'exportation pratiqués par les 2 pays.

c) L'accord peut être revisé en cas de grève dans un des deux pays contractants de même que si un troisième concurrent voulait s'occuper des mêmes marchés.

AVANTAGES POUR LES DEUX PAYS :-

La GRANDE-BRETAGNE y gagna l'assurance que les exportations de charbon polonais en Scandinavie, Pologne, Europe Occidentale et Méditerranée ne dépasseraient pas certains maxima.

La POLOGNE fut délivrée de la pression de plus en plus forte de la concurrence anglaise due à la dévaluation de la Livre Sterling dans l'automne 1931.

II.- CREATION D'UN CARTEL EUROPEEN DES EXPORTATEURS DE CHARBON.-

L'élargissement en 1937 de l'accord Franco-Polonais préparait la création d'un cartel d'exportateurs de charbon qui aurait compris l'ALLEMAGNE, la BELGIQUE, les PAYS-BAS, la GRANDE-BRETAGNE et la POLOGNE qui allait voir le jour au moment de la déclaration de guerre.

III.- CARTEL INTERNATIONAL DU COKE DU 1er AVRIL 1937.-

En 1937, a été créé un cartel liant les exportateurs d'ALLEMAGNE, GRANDE-BRETAGNE, PAYS-BAS, BELGIQUE, POLOGNE.

Des contingents d'exportation avaient été attribués à chaque pays.

Chaque pays d'importation était réservé à l'influence d'un ou plusieurs exportateurs.

Le mécanisme des prix minima obligatoires avait été fixé par les parties.

- CHAPITRE XX -

(voir cartes 35 et 36)

- LE CHARBON DE SOUTE -

RAPPEL TECHNIQUE.-

Presque tout charbon bitumineux d'une qualité moyenne peut être utilisé dans les foyers des navires s'il est traité de la manière convenable. Un charbon de soute réellement bon doit répondre aux qualifications minima suivantes :

- le pourcentage des matières volatiles ne doit pas être supérieur à 30 et il est préférable qu'il soit inférieur à ce chiffre et descende même à 15;
- la teneur en cendres ne doit pas excéder 9 %;
- le point de fusion ne doit pas être inférieur à 2.500 ° Farh.
- le pouvoir calorifique doit atteindre au moins 14.000 unités thermiques britanniques.

Ce charbon doit brûler assez bien pour ne pas créer de difficultés de tisonnage et rendre inutile un tirage forcé; il doit pouvoir être accumulé dans les soutes sans risque de combustion spontanée, enfin il doit pouvoir bien se tasser, une tonne forte n'occupant pas plus de 1 m3,17.

DIFFICULTES CONCERNANT LES STATISTIQUES DU CHARBON DE SOUTE.-

Les statistiques concernant le charbon de soute présentent un certain nombre de difficultés :

A) EXPORTATIONS.-

Certains pays ne font pas de distinction entre le charbon de soute exporté comme fret et le charbon de soute exporté en soutes pour servir de combustible immédiat au navire.

Certains pays distinguent le charbon de soute fret du charbon de soute combustible mais ne distinguent pas le pavillon national des pavillons étrangers.

Certains pays distinguent le charbon de soute fret du charbon de soute combustible immédiat mais ne comprennent dans le pavillon national que le charbon consommé au cabotage, le charbon consommé au long cours sous pavillon national étant déclaré exporté.

Pour certains pays, si on embarque du charbon de soute sur des navires à vapeur de pavillons étrangers affectés à la navigation internationale, ce charbon est considéré comme consommé en dehors du pays qui l'a produit et il semble normal de le compter comme exporté car il donne lieu à des mouvements d'argent étranger qui apparaissent dans la balance internationale des paiements.

Si on embarque du charbon de soute sur des navires à vapeur nationaux on estime que D'une part, ce charbon n'est pas absolument consommé en dehors du pays qui l'a produit; d'autre part, il ne donne pas lieu à des mouvements d'argent étranger apparaissant dans la balance internationale des paiements; c'est pourquoi il ne convient pas de le considérer comme exporté.

Certains pays, enfin, distinguent bien le charbon de soute fret du charbon de soute combustible mais cette distinction peut être incomplète car souvent, notamment pour l'Angleterre et l'Union-Sud-Africaine le charbon expédié comme fret n'est en réalité que du charbon de soute combustible destiné à un autre navire immédiatement et directement ou par entrepôt ou stockgage

momentané sur des lieux de pêche lointains, par exemple.

Dans ces conditions, il est toujours délicat de comparer entre elles des statistiques relatives aux exportations de charbons de soute.

Le mieux est de porter le charbon de soute aux exportations, tout en indiquant la part et la destination du charbon de soute dans les exportations totales chaque fois que la chose sera possible.

B) IMPORTATIONS.-

Une source d'erreur réside aussi dans les importations; certains pays possédant des ports de ravitaillement en charbons de soute comptent en importation le stock reçu, parfois même en exportations le stock réexpédié vendu aux navires en escales ce qui surestiment les entrées et sorties de charbon.

Les PAYS-BAS sont un des rares pays où les statistiques de "charbon de soute en transit" sont bien faites, en ne faisant apparaître ce dernier ni dans les importations ni dans les exportations nationales.

CHARBON DE SOUTE EN TRANSIT.-

Le "charbon de soute en transit" qui joue un rôle important dans certains pays représente l'excédent des expéditions de charbon de soute comme fret ou comme combustible (figurant dans les exportations) sur le chiffre net indiqué par la statistique des importations et des chargements de charbon de soute embarqué comme combustible/ Pour la MANDCHOURIE, cette balance est déficitaire (stockage).

CHARBON DE SOUTE EMBARQUE COMME COMBUSTIBLE IMMEDIAT ET CHARBON DE SOUTE EMBARQUE COMME FRET.-

Le total du charbon de soute embarqué comme combustible immédiat :- pour la navigation internationale a été le suivant :

En 1934..... 21.700.000 tonnes

En 1935..... 21.300.000 "

En 1936..... 21.400.000 "

Le total du charbon de soute embarqué comme fret, surtout par tramps et destiné à la navigation internationale a été le suivant :

En 1934..... 7.000.000 tonnes

En 1935..... 6.300.000 "

En 1936..... 7.900.000 "

Le charbon de soute embarqué directement à bord des navires, par les pays producteurs eux-mêmes est donc 3 fois plus important que celui délivré aux ports de ravitaillement ou d'armement des pays non producteurs.

FOURNISSEURS DE CHARBON DE SOUTE.-

La GRANDE-BRETAGNE est le principal fournisseur de charbon de soute : Les autres fournisseurs importants sont ensuite : le JAPON, les U.S.A. et l'UNION-SUD-AFRICAINE.

La FRANCE ne joue aucun rôle dans les ventes de charbon de soute :

Le tableau suivant indique en pourcentage du total mondial des charbons de soute, la part de chacun des pays fournisseurs :

PAYS FOURNISSEURS	1934	1935	1936
Grande-Bretagne	63,2	59,6	56,8
Japon	9,7	9,4	9,3
Etats-Unis	5,5	6,6	7,2
Union-Sud-Africaine	4,1	5,2	5,7
Chine	(5,6)	(5,9)	(6,5)
Mandchourie	2,8	3,1	3,7
Pologne	2,1	2,8	3,0
Australie	2,8	2,8	2,8
Inde	2,3	2,8	2,3
Belgique	1,4	1,9	2,1
Pays-Bas	1,8	0,9	1,9
Allemagne	0,5	0,9	0,9
Portugal	0,9	0,7	0,9
Nouvelle Zélande - Argentine - Indes Néerlandaises - Chili - FRANCE	0,2	0,4	0,5
TOTAL :-	100,0	100,0	100,0

Les cartes 35 & 36 indiquent les principaux pays fournisseurs de charbon de soute.

CHARBON DE SOUTE ANGLAIS.-

a) Le charbon de soute embarqué comme combustible représente 23,4 % des exportations de charbons et dérivés de la Grande-Bretagne, soit environ 13.000.000 de tonnes.

Une grande partie est embarquée comme combustible par les navires

étrangers faisant escale en Angleterre. Une autre partie est embarquée en qualité de combustible des navires anglais eux-mêmes.

Pour les dernières années, les chiffres de charbon de soute exporté d'Angleterre soit comme fret vers un port de ravitaillement soit comme combustible immédiat sont les suivants :

1930.....	15.876.243 tonnes
1931.....	14.843.629 "
1932.....	14.436.933 "
1933.....	13.674.870 "
1934.....	13.703.107 "
1935.....	12.726.742 "
1936.....	12.074.388 "
1937.....	11.890.251 "
1938.....	10.656.824 "

b) Le charbon de soute en transit, arrivé par un navire allemand, par exemple, débarqué et réembarqué sur d'autres navires d'un même armement allemand n'est pas non plus négligeable puisqu'il porte annuellement sur 2.250.000 de tonnes environ ou 4 % du trafic charbonnier d'exportation.

JAPON.-

Le JAPON est le deuxième fournisseur de charbon de soute dans le monde après la GRANDE-BRETAGNE. En 1935, il a vendu 1.021.000 tonnes de charbon de soute.

ETATS-UNIS.-

10 à 11 % des exportations des ETATS-UNIS sont constitués par du charbon de soute, soit environ 1.300.000 tonnes.

Le charbon de soute en transit représente 2 % des exportations totales soit environ 260.000 tonnes.

UNION-SUD-AFRICAINE.-

Charbon de soute combustible :- 50 % des exportations de l'Union-Sud-Africaine sont constitués par du charbon de soute; cette part importante du ravitaillement des navires dans le total des ventes à l'extérieur s'explique par la situation géographique de l'Union-Sud-Africaine sur les grandes lignes de navigation mondiale ainsi que par sa proximité relative de certains champs de pêche à la baleine.

Le total du charbon de soute vendu par l'Union-Sud-Africaine s'élève à :

1.200.000	tonnes	en 1935
1.400.000	"	en 1936
1.300.000	"	en 1937
1.300.000	"	en 1938
1.000.000	"	en 1939

Chose curieuse, l'Union-Sud-Africaine vend son charbon de soute beaucoup plus cher que le charbon d'exportation; en 1939, par exemple, la tonne du combustible exportation valait £ 0/9/11,5 tandis que la tonne de charbon de soute s'élevait à £ 0/18/0,8.

Charbon de soute en transit :- Relativement important en Union-Sud-Africaine puisqu'il représente 10 % des exportations totales soit à peu de choses près 200.000 tonnes.

CHINE-MANDCHOURIE.-

Le charbon de soute de Chine, Mandchourie représente 1/5 de l'ensemble des expéditions et environ 800.000 tonnes.

Aucun charbon de soute en transit.

POLOGNE.-

Charbon de soute combustible.- La Pologne n'est qu'un faible fournisseur de charbon de soute. Ce charbon ne représente que 5,9 % environ des exportations totales soit près de 600.000 tonnes. Cela tient au fait que GDYNIA n'est pas à proprement parler sur le parcours des grandes lignes de navigation et que le charbon polonais venu tard sur le marché, n'a pu enlever à ses concurrents qu'une faible partie de leur clientèle.

Par contre, le charbon de soute en transit représente près de 10 % des exportations totales soit près de 900.000 tonnes.

AUSTRALIE.-

L'Australie a vendu :

En 1935 :	585.000	tonnes de	charbon de	soute
1936 :	624.000	"	"	"
1937 :	615.000	"	"	"

INDE.-

Les Indes Anglaises ont vendu :

En 1935	:	561.000 tonnes de charbon de soute.	
1936	:	528.000 "	"
1937	:	565.000 "	"

BELGIQUE.-

Charbon de soute combustible :- La Belgique vend 6,5 % de son charbon d'exportation comme charbon de soute, soit environ 400.000 tonnes par an.

Le charbon de soute en transit oscille autour de 200.000 tonnes.

PAYS-BAS.-

Le charbon de soute combustible :- Les Pays-Bas vendent près de 5 % de leurs charbons d'exportation, comme charbons de soute, soit environ 330.000 tonnes par an.

Charbon de soute en transit :- Ce charbon ne représente que 1,5 % des exportations totales ou 100.000 tonnes; il comprend une certaine quantité de charbon exportée à destination des navires des Indes Néerlandaises.

ALLEMAGNE.-

Le charbon de soute embarqué comme combustible par les navires affectés à la navigation internationale n'atteind en Allemagne qu'un pourcentage insignifiant : 0,5 % des exportations totales, soit environ 180.000 tonnes ce qui est très peu étant donné la production et les exportations importantes de ce pays.

Le charbon de soute en transit est extrêmement important en ALLEMAGNE et représente 14 % des exportations totales ou un peu plus de 5.000.000 de tonnes; une forte proportion est faite des charbons de soute dirigés sur les ports de Belgique et des Pays-Bas.

PORTUGAL.-

Charbon de soute en transit :- Le PORTUGAL situé sur la route des navires les ravitaille. Sa moyenne annuelle de charbon de soute en Transit est de 200.000 tonnes.

RESUME.

CONCLUSION SUR LE CHARBON DE SOUTE.-

1.- CHARBON DE SOUTE COMBUSTIBLE :-

15 % du total des transactions du trafic mondial du charbon est représenté par les fournitures dans les ports des pays charbonniers, de charbon de soute aux navires affectés à la navigation internationale.

Dans ce domaine le rôle prépondérant revient à la GRANDE-BRETAGNE, qui livre des quantités de charbon de soute équivalant à 8 ou 9 % du quantum mondial. Viennent ensuite les contributions des ETATS-UNIS et de l'UNION-SUD-AFRICAINE.

2.- CHARBON DE SOUTE FRET.-

Si l'on tient compte du charbon de soute destiné à la navigation internationale et embarqué comme fret, les fournitures totales de combustible aux navires affectés à la navigation internationale atteindraient probablement 1/5 du commerce mondial du charbon, le contingent de la GRANDE-BRETAGNE s'élevant à environ 10 % et celui de l'ALLEMAGNE à 4 ou 5 %.

- CHAPITRE XXI -

(voir cartes 33, 34, 37)

- PRINCIPAUX PORTS CHARBONNIERS MONDIAUX -

DIFFERENTES SORTES DE PORTS CHARBONNIERS.-

Il existe trois sortes de Ports charbonniers :

- Les ports charbonniers d'exportation.
- Les ports charbonniers de ravitaillement des navires.
- Les ports charbonniers d'importation.

PORTS CHARBONNIERS D'EXPORTATION.-

Ces ports sont situés près des gisements exploités, dont ils sont le débouché naturel.

Leur origine remonte souvent à la mise en exploitation de ces gisements.

L'avenir de ces ports est lié à celui du charbon lui-même ou tout au moins à celui du bassin minier qu'ils desservent.

Ces ports sont souvent des têtes de lignes.

La flotte immatriculée chez eux comprendra évidemment plutôt des navires charbonniers ou des full scantling à propulsion au charbon plutôt qu'au mazout ou a Diésel surtout pour les caboteurs.

L'armement en tramp sera probablement plus développé qu'ailleurs car les armateurs ont un fret de sortie tout trouvé. Le tramps risque donc de dominer sur le liner.

L'exploitation des navires dans les ports charbonniers d'exportation présente une sécurité. Elle est moins sensible aux crises de frets et les navires y risquent d'y être peut être moins souvent désarmés que dans d'autres.

L'outillage des ports charbonniers :- On peut disposer d'engins ayant un rendement supérieur à ceux des ports d'importation. On peut, par exemple, basculer directement les wagons dans le navire. On a aussi la possibilité des moyens de chargement continu direct sur wagon depuis les silos.

REMARQUE SPECIALE SUR LES PORTS CHARBONNIERS D'EXPORTATION.-

Il existe deux sortes de ports charbonniers d'exportation :

- ceux qui exportent surtout vers l'Etranger et desservent en même temps leur propre pays. C'est le cas de la majorité des ports.
- ceux qui desservent surtout leur propre pays et n'exportent qu'accessoirement vers l'Etranger. Tel est le cas de Bilbao, Gijon, Santander en Espagne qui desservent le bassin des Asturies ou de Barrow, Maryport, Whitehaven, sur la côte nord ouest de l'Angleterre (limite sud de l'Ecosse) qui desservent le bassin de Cumberland.

PORTS CHARBONNIERS STATIONS DE RAVITAILLEMENT.-

Ces ports ne doivent leur trafic charbonnier qu'à leur position géographique sur une route maritime fréquentée.

Leur origine vient de la route elle-même, et comme celle-ci peut changer d'un jour à l'autre,

Leur avenir est lié à celui de la route maritime qu'ils desservent. Il dépend donc d'un percement de canal, d'un blocus ou de la concurrence de l'aviation diminuant le trafic maritime sur le parcours considéré.

Les ports charbonniers ravitailleurs sont rarement des têtes de lignes; ils sont plutôt le "long de la ligne", exception faite pour les ports ravitailleurs terminus de lignes qui desservent la tête de ligne pour le retour, tel est le cas de Buenos-Aires.

La flotte immatriculée chez eux ne sera forcément dominée par le navire charbonnier.

L'armement en tramp ne sera pas forcément plus développé qu'ailleurs.

L'exploitation des navires s'adonnant au ravitaillement de ces ports en charbon ne présente aucune sécurité puisqu'un simple déplacement des marchés mondiaux déplace la ligne de navigation et donc la raison d'être du port de ravitaillement.

Dans bien des cas, les ports charbonniers exportateurs sont aussi ravitailleurs; néanmoins, il arrive que des ports situés en pleine région minière ne soient pas exportateurs mais simplement ravitailleurs, tel est le cas de Liverpool qui consent à ravitailler mais n'exporte pas, toute la production du Lancashire étant absorbée par les industries textiles, métallurgiques et chimiques de la région Manchester-Liverpool.

PORTS CHARBONNIERS D'IMPORTATION.-

Ces ports sont situés près des grands centres de consommation. Leur origine remonte à la mise en exploitation, à l'industrialisation de la région qu'ils alimentent.

Leur avenir est lié à l'essor économique du pays. Dans les statistiques de frets d'entrée les pondéreux auront tendance à diminuer.

Ces ports pourront changer de place si l'arrière pays trouve un autre moyen plus commode de ravitaillement.

Ils constituent fréquemment des ports terminus, notamment pour les lignes de navigation charbonnière.

Leur outillage est fait surtout de bennes preneuses de plus ou moins grande capacité mues par des grues sur portique ou mieux par de grands portiques à avant-bec.

Remarque:- Dans un tonnage annuel de 500.000 tonnes environ, qui est relativement peu de choses, on peut se contenter de bennes preneuses aptes à faire aussi bien de l'exportation que de l'importation.

- CHAPITRE XXII -

- COAL ECHANGE -

- COMMERCE EN GROS DU CHARBON -

- EXPORTATEURS EN ANGLETERRE -

I.- COAL EXCHANGE.-

A) Coal Exchange de Londres.-

Depuis plus de 7 siècles le commerce du charbon se tient à Londres au Coal Exchange situé sur les bords de la Tamise, derrière les poissonneries de Billingsgete.

Les achats et ventes en gros de charbon ont lieu dans cet immeuble trois fois par semaine : les lundi, mercredi et vendredi de 14 h. à 16 h.30. Cinq à six cents personnes (marchands, représentants des mines, courtiers) y assistent.

Les ventes ont lieu de gré à gré verbalement; les contrats sont simplement notés sur un carnet à souche ou sur des feuillets mobiles; les règlements sont effectués le 20° jour du mois suivant.

Le charbon vendu au Coal Exchange est presque exclusivement d'origine anglaise mais il arrive aussi que des opérations aient lieu sur charbons étrangers, en particulier sur charbons belges.

B) Coal Exchanges de Hull et Cardiff.-

Hull et Cardiff sont d'importants centres de redistribution et d'exportation.

II.- COMMERCE EN GROS DUCHARBON.-

La vente du charbon du puits au consommateur implique normalement son passage entre les mains de trois organismes de distribution : l'Office de Vente des Mines, le Grossiste (Factor) ou l'Exportateur (Exporter) et le détaillant (Merchant)

Souvent en fait l'un ou l'autre de ces échelons est sauté. Les gros consommateurs industriels, les entreprises publiques, les gros détaillants, achètent directement à la mine sans passer par le grossiste.

Inversement, nombre de mines ont installé leurs propres agences de vente, remplissant le rôle de grossite ou d'exportateur, voire même de détaillant.

C'est l'élimination par l'industrie du commerce charbonnier surtout du commerce en gros qu'assurent le grossiste et l'exportateur.

A) GROSSISTES.-

La fonction du grossiste est d'acheter des tonages importants à diverses mines et de les distribuer aux petits consommateurs et aux détaillants.

Son activité se borne au marché national, nous ne nous y arreterons donc pas davantage.

B) EXPORTATEURS.-

Les maisons d'exportation sont le plus souvent restées indépendantes elles sont parfois néanmoins une émanation plus ou moins directe du producteur.

Au cours des dernières années, beaucoup de fusions ont été réalisées mais elles restent encore très nombreuses. Certaines possèdent des filiales dans les principaux pays étrangers.

CONDITIONS DE VENTE A L'EXPORTATION.-

Les conditions de vente à l'exportation varient selon les désirs de l'acquéreur. Elles revêtent l'une ou l'autre des formes suivantes :

F.O.B. : Parfois l'acheteur achète le charbon livré à bord d'un navire en partance, au port d'origine.

C'est alors l'acheteur qui choisit le navire, le vendeur se contentant de livrer le charbon a bord de tel vapeur désigné.

C.A.F. : Prix couvrant achat, droits de quai, fret, assurances jusqu'au port étranger.

L'acheteur se désintéresse du pavillon transporteur; c'est l'exportateur anglais qui choisit le navire.

RENDU ou "ON DELIVERED TERMS" : Dans certains cas le charbon est vendu "Rendu" (on delivered terms). L'entière responsabilité du transport jusqu'au chantier du consommateur étranger incombant alors à l'exportateur.

APPROVISIONNEMENT DES STATIONS DE SOUTE PAR LES EXPORTATEURS :-

Nombre de stations desoute ou des stocks sont nécessaires sont également approvisionnées par les exportateurs. Dans ce cas, ils doivent débourser non seulement la valeur f.o.b. du charbon mais aussi son fret, assurance, frais de chargement et de déchargement, taxes d'importation, frais de dépôt, etc...

ROLE DES EXPORTATEURS.-

L'exportateur dans bien des cas évite des débours aux mines.

Il achète ferme à la mine et la paie dans le mois environ. Il n'est guère payé lui-même, à son tour, que dans les 90 jours. Souvent il doit attendre bien davantage (six à douze mois) lorsqu'il s'agit d'un pays pour lequel les règlements ont à passer par un office de compensation.

L'exportateur entretient dans le monde des agents dont la tâche est de créer des cercles d'acheteurs.

L'exportateur reçoit souvent une demande stipulant une analyse spécifiée. Or, les mines ne donnent aucune garantie de ce genre et ne pourraient satisfaire à ces ordres. Il doit en prendre seul la responsabilité; il peut avoir à s'approvisionner pour les exécuter à une douzaine de mines au plus, cela ne dépend que des expériences personnelles des diverses qualités de charbon et des proportions nécessaires pour obtenir le mélange répondant à la demande.

L'exportateur peut prendre des commandes à long terme qu'une mine laisserait au profit de concurrents étrangers. Souvent, en effet, l'ordre est reçu à une époque donnée pour livraison l'année suivante. La mine ne s'engagera pas sur une telle durée. L'exportateur, pour s'assurer le marché doit courir le risque de fixer un prix; une hausse des prix du charbon ou des frets peut alors entrainer pour lui des pertes considérables.

Même s'il ne rencontre ni hausse des prix, quand il achète, ni hausse des frets quand il livre, il court d'autres aléas aux lieux et places de la mine : risques de restrictions d'importations par le pays de l'acquéreur, risques de fluctuations des taux de change avant d'être payé en monnaie étrangère, risque de voir ses crédits gelés dans des pays interdisant tout paiement à l'étranger. Bien qu'atténués par l'organisation de 1934 de l'assurance-crédit ces dangers restent sérieux.

- CHAPITRE XXIII -

- CARACTERISTIQUES DES NAVIRES CHARBONNIERS -

TROIS SORTES DE NAVIRES TRANSPORTENT DU CHARBON :

I.- NAVIRES NON SPECIALISES - TRAMPS -

Pour les transports de charbon sur des parcours importants on utilise surtout des navires ordinaires de tramping qui, s'ils n'offrent pas toutes les commodités désirées trouvent dans le charbon un fret d'aller avantageux.

II.- NAVIRES SPECIALISES CHARBONNIERS LONG-COURRIERS -

Il existe bien des navires charbonniers de long cours spécialisés dans le transport du charbon (ramenant souvent au retour des phosphates ou grains) mais ces navires sont peu nombreux et possèdent les caractéristiques des suivants.

III.- NAVIRES SPECIALISES CHARBONNIERS GRANDS CABOTEURS DE 1.200 à 1.500 tonnes et DAVANTAGE FAISANT EXCEPTIONNELLEMENT DU LONG COURS.-

I.- CARACTERISTIQUES GENERALES POSSEDEES PAR TOUS LES NAVIRES CHARBONNIERS.-

Ces navires spécialisés de longue date dans le trafic du charbon amènent leur cargaison au port de destination et repartent sur lest. En conséquence ils doivent remplir les conditions suivantes :

BALLASTAGE.-

1°) Il faut une capacité de ballasts relativement élevée pour pouvoir naviguer sur lest dans de bonnes conditions.

2°) Etant donnée la rapidité des opérations au port, il convient que le navire possède de puissants moyens de remplissage et de vidage des ballasts.

CALES.-

Les cales doivent être aussi dégagées que possible pour qu'aucun obstacle ne gène les opérations des bennes de déchargement; elles ne sauraient donc comporter ni barres sèches, ni épontilles, ni entrepont. Le chargement doit tomber par gravité sur le paillol de la cale et le balayage doit simplement être limité à celui du fond de cale.

Depuis le pont jusqu'au bouchain, il ne doit donc exister aucune serre et le voigrage doit être supprimé.

VENTILATION DES CALES.-

Un des principaux dangers à prévenir est la combustion spontanée ou l'explosion des gaz qui se dégagent du charbon; d'où nécessité d'assurer une excellente ventilation de la surface du chargement contenu dans les cales.

Chaque cale doit donc être munie d'au moins deux manches à air (une d'introduction, l'autre d'évacuation) et chaque manche à air doit possèder une section proportionnelle à la surface horizontale de la cale correspondante.

PANNEAUX DE CALES.-

Les panneaux de cales doivent être aussi grands que possible afin que les engins de manutention (appareils de déchargement et goutières d'embarquement) puissent atteindre sans le concours d'ouvriers ou d'arrimeurs toutes les parties de chaque cale. La largeur des panneaux dépasse 70 % de la largeur du navire.

Les moyens et dispositifs de fermeture des panneaux de cale doivent être particulièrement solides.

SELF-TRIMMING.-

Afin de réduire les frais de manutention pour l'arrimage du chargement, la durée des séjours dans les ports et assurer la rotation rapide du navire, il convient que l'arrimage soit presque automatique; le travail des dockers devant simplement consister à arraser la crête de faible hauteur a b c (voir figure n° 1, page 167 b) qui se forme en fin de chargement. D'où l'emploi de grands panneaux avec de très hautes hiloires.

MOYEN DE MANUTENTION.-

Certains navires ne possèdent aucun moyen de manutention, leur mâture étant réduite aux matereaux nécessaires à l'installation des feux de navigation de l'antenne de T.S.F. et du maroquin servant à hisser les signaux. Il doit toutefois exister 1 mât de ch.au minimum par cale (manoeuvre des(panneaux) La suppression du poids des mâtures et des treuils augmente d'autant la portée utile du navire.

SUPERSTRUCTURES.-

Les superstructures sont parfois conditionnées par la nécessité de passer sous certains ponts et leurs panneaux de cales de soutes sont déterminés de manière à s'adapter aux dispositions des moyens de chargement ou des installations de déchargement des ports que les navires desservent.

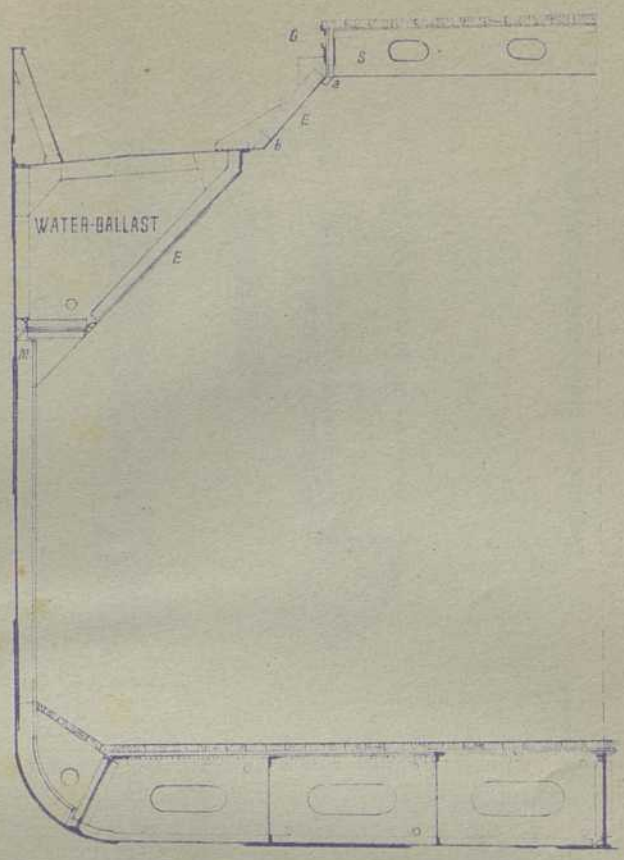


FIGURE 2

COUPE TRANSVERSALE

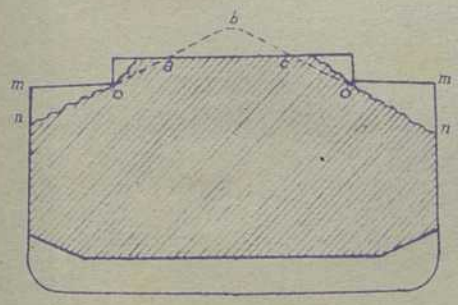


FIGURE 1

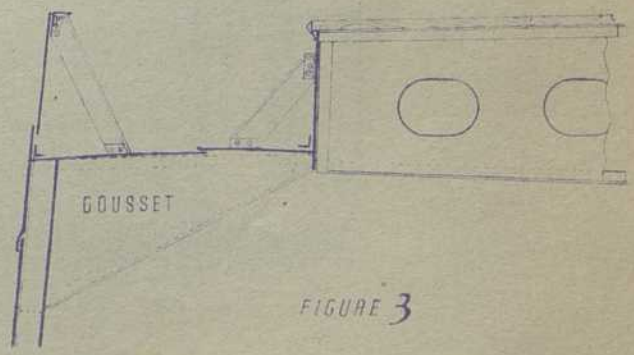
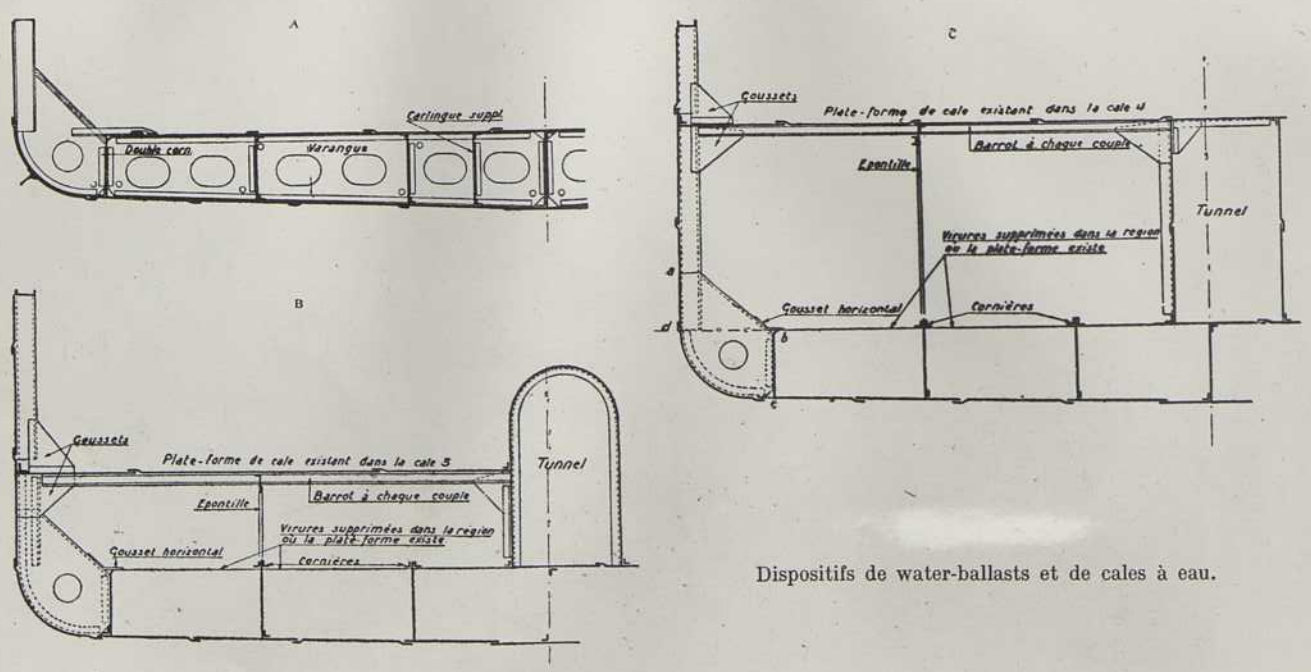


FIGURE 3



Dispositifs de water-ballasts et de cales à eau.

COQUE.-

Les oreilles à l'arrière du pont du gaillard et les superstructures doivent être à l'intérieur du prolongement de la muraille de coque, de manière à éviter tout accrochage avec les batiments voisins au cours des fréquentes manoeuvres de déhalage dans les ports.

VITESSE.-

Suivant les voyages auxquels il est destiné, compte tenu des intervalles de marée, on donne au navire charbonnier une réserve de vitesse plus ou moins grande.

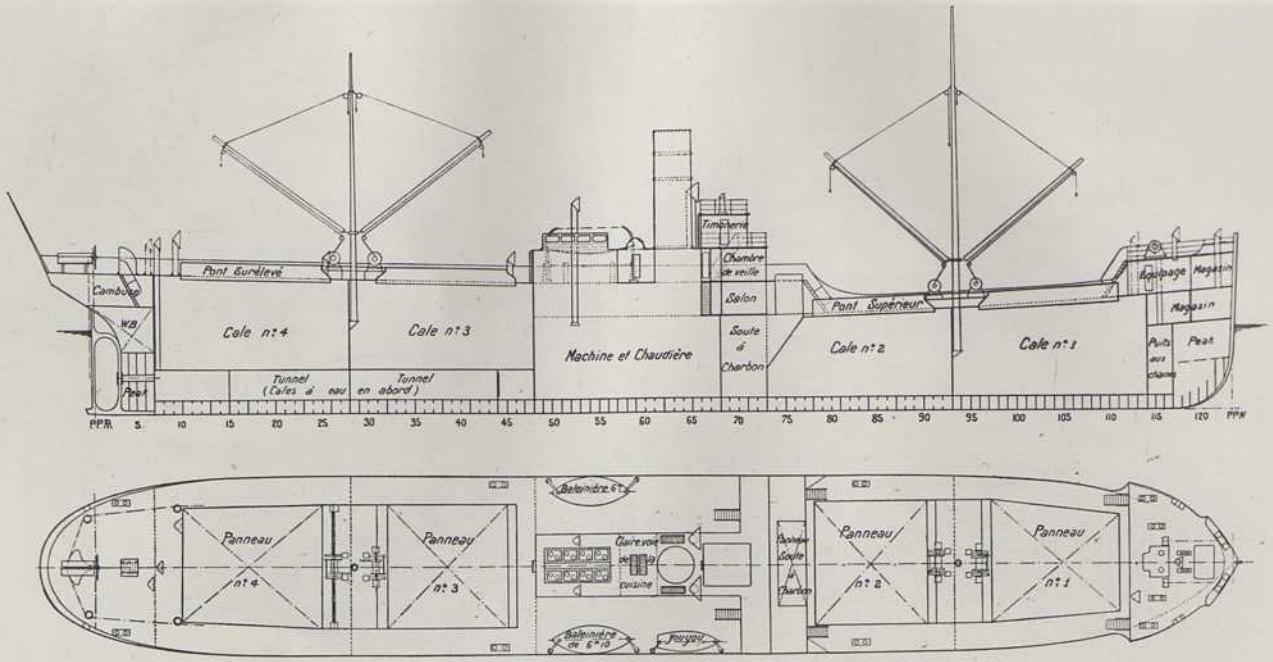
La vitesse moyenne de ces batiments est de 9 noeuds en charge, mais on en a construit quelques uns qui peuvent filer 11, 12 et 13 noeuds, pour faire correspondre leurs arrivées et départs avec les heures de marées sur un trafic déterminé (par exemple Cardiff-Rouen).

Pour l'après-guerre le programme français envisage des vitesses de 13 noeuds,5 et 11 noeuds.

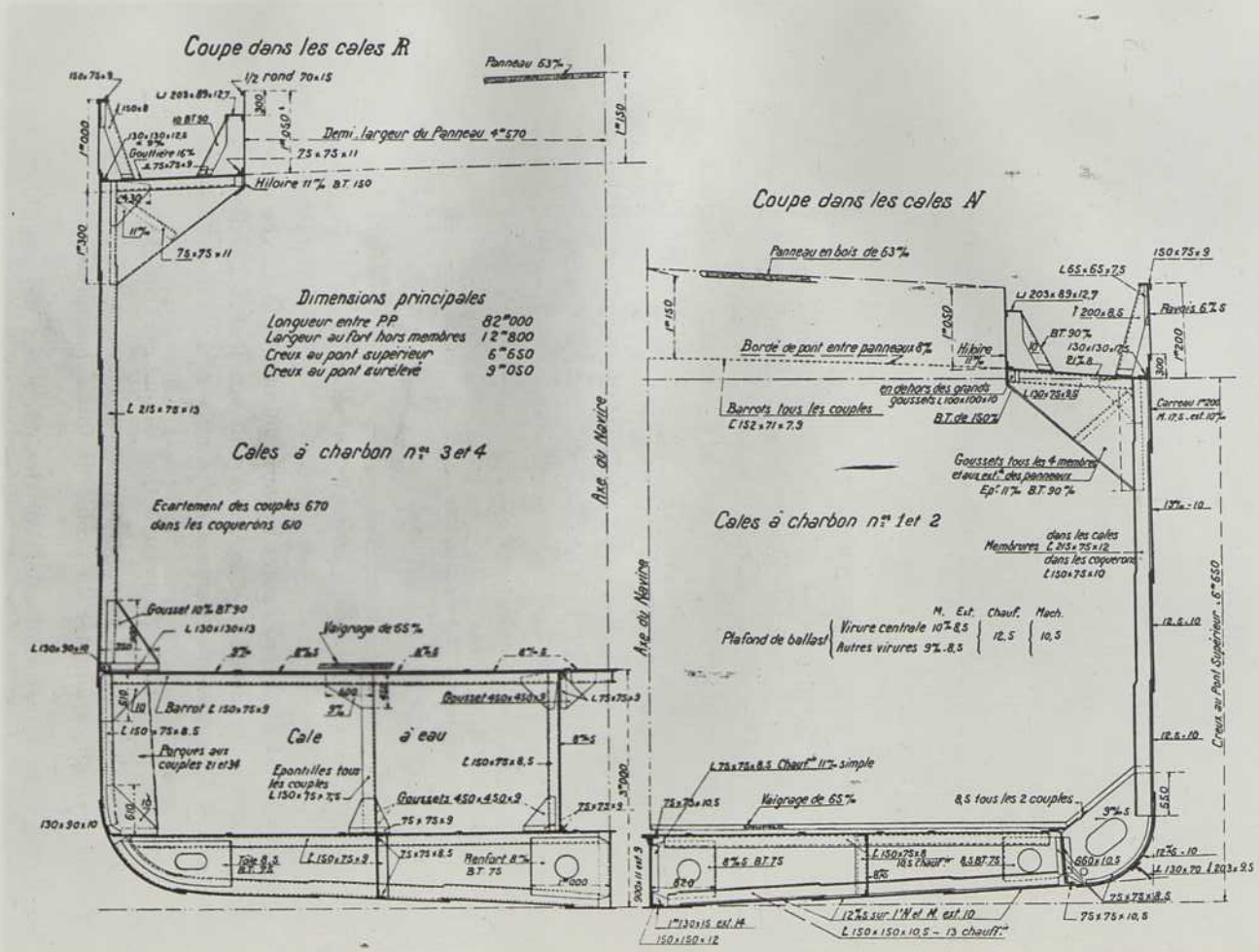
MARQUES DE CHARGE.-

Le navire, cales pleines, doit être à ses marques de charge maxima. Or, les charbons ont des densités très variables : celui du Pays de Galles, par exemple, est plus lourd que celui de la côte nord-est de l'Angleterre. Comme les navires charbonniers sont appelés à charger des charbons de toutes densités, il faut donc prévoir en conséquence une valeur convenable du rapport

$$\frac{\text{Capacité volumétrique}}{\text{deadweight}}$$



— Cargo charbonnier de 88 m. × 12m,80 × 6m,65.



— Coupe au maître d'un cargo charbonnier.

II.- CARACTERISTIQUES PARTICULIERES A CERTAINS TYPES DE NAVIRES CHARBONNIERS.-

Au dessus de 1.200 ou 1.500 tonnes apparaissent des types de navires bien caractérisés qui tendent à réaliser les diverses conditions énumérées ci-dessus et qu'on peut classer comme suit :

1°) Charbonnier du type à ballasts latéraux;

2°) Charbonniers à murailles droites;

3°) Charbonniers construits suivant des systèmes spéciaux tel que le système en arc.

CHARBONNIER A BALLASTS LATERAUX.-

CARACTERISTIQUES :-

a) Absence de tout obstacle dans les cales tels que barrots, serres, entrepont, etc...

b) La structure des ballasts de côté n'est pas établie suivant la construction "canteliver" mais par des éléments transversaux d'assemblage de cornières, goussets, etc... rendus solidaires entre eux par le bordé de coque, le bordé de pont et une muraille oblique prolongeant les hiloires des panneaux (Voir figure n° 2, page 167 b)

Cette disposition de charpente du navire donne une grande rigidité longitudinale de coque et, de plus, combat efficacement les déformations transversales du batiment par mer agitée.

c) Les hiloires des panneaux sont surélevées pour les protéger les cales contre la mer, leur rigidité est assurée par de solides galiotes.

AVANTAGES.-

La rigidité longitudinale du navire ainsi construit peut permettre l'installation de la machine à l'arrière du bâtiment.

Meilleure tenue à la mer quand le navire navigue sur lest, en remontant le poids du lest dans les hauts, on atténue en effet la violence des roulis du navire.

Appoint de capacité des water-ballasts, à bord de navires qui naviguent souvent sur lest ou dont l'espace compris dans les ailes supérieures du faux pont ou de la cale n'est jamais rempli par le chargement.

La capacité des water-ballasts latéraux vient en déduction de la jauge brute pour la détermination de la jauge nette.

CHARBONNIER A MURAILLES DROITES.-

Ces navires se présentent sous l'aspect d'un navire "Three Island", "Raised quarter deck" ou "well deck".

Tous ces navires sont construits suivant le système transversal sans entreponts (sauf dans la partie centrale, tranche des machines) dans le cas du well-deck.

L'attache des membrures avec les barrots se fait par l'intermédiaire de goussets renforcés. Etant donné la largeur des panneaux, de plus grands goussets intercalaires servent de supports au pont et aux panneaux et s'opposent également aux déformations transversales du navire (Voir figure n° 3 page167 bis)

Ces navires donnent lieu aux observations suivantes :

a) Dans le navire "Three Islands" les panneaux sont généralement inclinés comme indiqué en a b sur la figure n° 1 de la page 167 tèrce qui permet l'auto-ammimage ou self-trimming.

b) Les plafonds de ballasts des cales arrière sont plus ou moins surélevés (voir figure B et C, page 167 ter) pour augmenter le volume des ballasts. La capacité des cales arrière se trouve naturellement diminuée d'autant d'où nécessité d'agrandir ces cales à leur tour par surélévation du pont arrière afin de pouvoir donner au navire une assiette convenable.

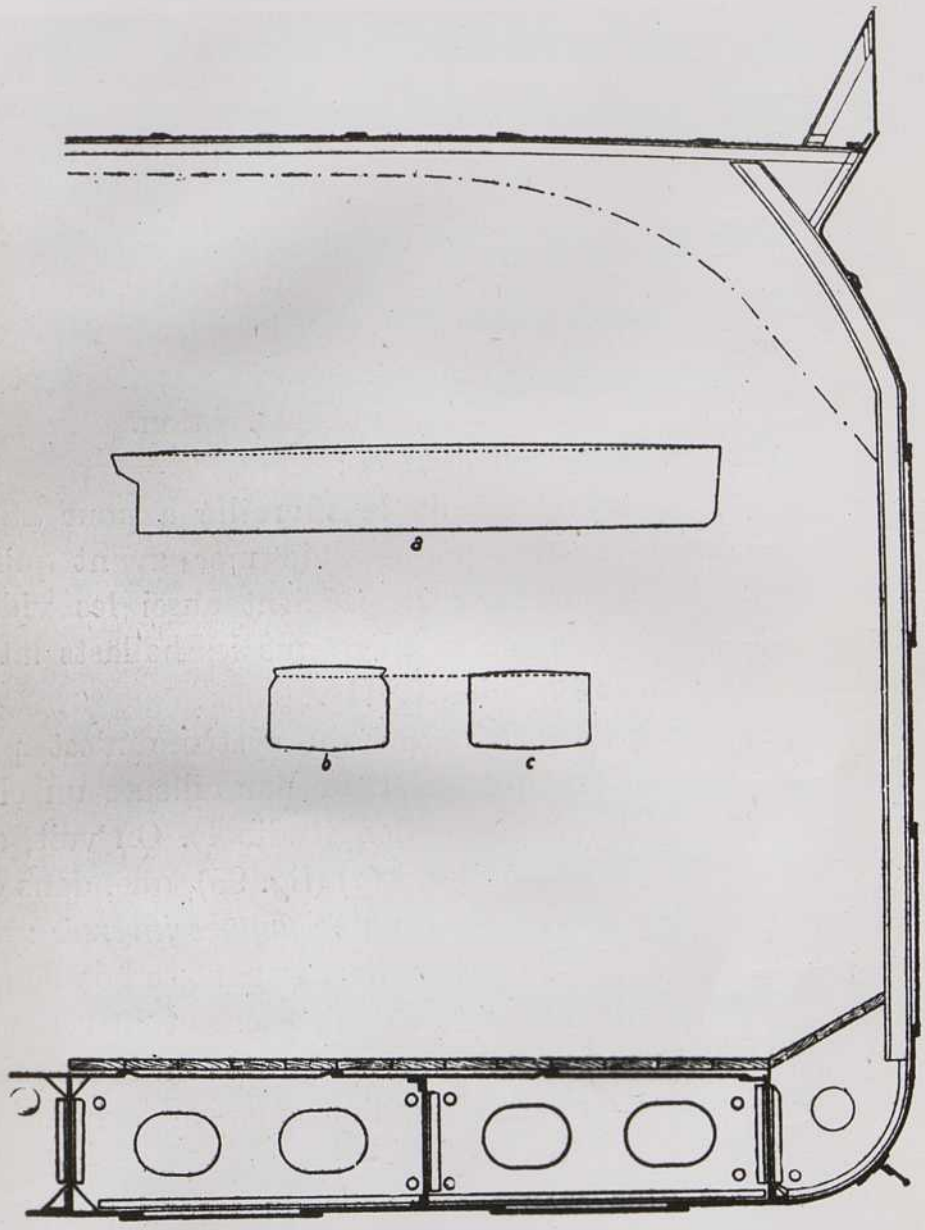
c) Le plafond de ballast se présente ainsi perpendiculairement au bordé de coque. Cette disposition des plafonds de ballasts est quelquefois adoptée, dans les cales avant, ce qui permet d'augmenter la capacité des cales et celle des ballasts correspondant du volume occupé par les mailles (partie "a, b, c, d," de la figure C, page 167 ter. La partie "a b c" représente le gain pour le chargement et la partie "d b c" le gain de capacité pour le ballast.

Quelquefois le plafond de ballast est même réhaussé à l'arrière jusqu'au niveau du sommet du tunnel (voir figure C, page 167 ter) et le fond de la cale est alors plan.

Ainsi se trouvent réalisés des ballasts de grande capacité, appelés deep-tanks, dont l'effet est de relever le centre de gravité du chargement aussi ne peuvent-ils être aménagés que sur des navires relativement larges et présentant une ~~suffisante~~ stabilité initiale relativement grande.

CHARBONNIER CONSTRUIT SUIVANT DES SYSTEMES SPECIAUX TELS QUE LE SYSTEME EN ARC.-

Avec la construction suivant le système en arc on a cherché à réaliser le charbonnier optimum (voir figure page 171).


a
b
c

Ses avantages sont les suivants :

Tout d'abord, le retrait de la muraille a pour effet d'atténuer la violence des paquets de mer avant qu'ils ne déferlent sur les panneaux; il prévient aussi les vides dans les ailes, de la même manière que les ballasts latéraux. (voir figure de la page 171).

Mais la principale originalité du système en arc n'est pas dans cette disposition, qui constitue par ailleurs un élément appréciable de résistance longitudinale. On voi en effet sur le schéma longitudinal (a) page 171 que dans ce système en arc, le navire présente une tonture inversée, au lieu de se relever vers les extrémités, le pont se bombe au milieu, la défense de l'avant et de l'arrière étant réalisée par un gaillard et une dunette non représentées sur le croquis.

Si l'on compare 2 navires, l'un construit suivant la système en arc et l'autre du système ordinaire, la section (b) du premier est plus creuse que celle du second (c) et la différence de hauteur correspond à un relèvement des panneaux de cale les plus exposés (panneaux 2 et 3).

Malgré ces avantages, le système en arc est très peu répandu, en raison sans doute de son coût de construction.

TYPES DE NAVIRES CHARBONNIERS MODIFIES.-

1°)- Navires destinés au transport de la houille et du bois.-

Quand le bâtiment est destiné au transport mixte de la houille et du bois, il convient de le doter d'une mâture et de treuils et d'apporter des modifications importantes à la coque.

Du fait que ces unités prennent des pontées de bois, leurs panneaux sont protégés par cette pontée et, en conséquence, les navires sont autorisés à charger davantage;les échantillonnages doivent permettre de porter une cargaison plus importante et la pontée doit pouvoir être complètement saisie.

Les mats de charge sont reportés généralement sur les superstructures gaillard, chateau, dunette, afin de ne pas gêner la construction des pontées.

La plupart de ces bâtiments ont une proue renforcée afin qu'elle puisse éventuellement se rencontrer avec des blocs de glace sans subir d'avaries importantes.

2°) NAVIRES DESTINES AU TRANSPORT DE LA HOUILLE ET DES MINERAIS.

Quand le navire de charge est appelé à effectuer des transports de marchandises en vrac et lourdes telles que les minerais et phosphates, la coque subit des fatigues importantes et est parfois pourvue, en conséquence, de consolidations supplémentaires.

Le chargement de minerais doit être fait dans la mesure du possible en plusieurs tas au lieu d'un seul afin de répartir les efforts supportés par la coque.

Les chargements de minerai contribuent à abaisser notablement le centre de gravité du navire chargé et à accentuer la violence du roulis par mer houleuse.

TABLEAU ANNEXE.

CONSOMMATION EN CHARBON DE CERTAINS NAVIRES CHARBONNIERS OU NON

D'APRES LEUR VITESSE ET LEUR PORTEE EN LOURD.

Vitesses	Portée en lourd	Consommation au mille
5 à 6 nd.	1.500	61 kgs à 5 nds 1
	2.500	100 " " 5 " 5
	3.500	120 " " 5 " 3
	4.700	144 " " 5 " 8
6 à 7 nd.	420	43 " " 6 " 9
	670	67 " " 6 " 7
	2.000	66 " " 6 " 5
	2.200	82 " " 6 "
	2.700	100 " " 6 " 2
	3.100	126 " " 6 " 26
	5.000	150 " " 6 " 9
	6.400	166 " " 6 " 35
	7.000	169 " " 6 " 8
	7.650	173 " " 6 " 88
7 à 8 nd.	650	54 " " 7 " 32
	1.500	63 " " 7 " 3
	2.100	81 " " 7 " 84
	2.500	83 " " 7 " 6
	3.200	98 " " 7 " 48
	4.000	103 " " 7 " 89
	5.000	106 " " 7 " 9
	5.500	114 " " 7 " 4
	6.200	92 " " 7 " 7
	6.800	146 " " 7 " 46
	7.000	179 " " 7 " 48
	7.500	124 " " 7 " 7
	8.110	125 " " 7 " 99
	8.500	136 " " 7 " 4

Vitesse	Portée en lourd	Consommation au mille
8 à 9 nds.	2.000	54 kgs 640 à 8 nds 1
	2.200	70 " " 8 " 3
	2.500	65 " " 8 "
	3.000	95 " " 8 " 5
	3.200	83 " 33 " 8 "
	4.050	97 " 2 " 8 "
	4.500	100 " " 8 "
	5.030	155 " " 8 "
	5.450	93 " " 8 "
	6.100	106 " " 8 " 54
	6.300	130 " " 8 " 5
	6.900	100 " " 8 " 3
	8.660	157 " " 8 " 7
	8.800	144 " " 8 " 01
9 à 10 nds.	830	45 " 6 " 9 "
	1.200	46 " " 9 "
	2.450	68 " " 9 " 11
	3.150	79 " " 9 " 2
	3.650	43 " 8 " 9 " 5
	5.300	112 " " 9 "
	7.000	176 " 7 " 9 " 2
	8.500	162 " " 9 "
	9.300	148 " " 9 " 47
	11.130	153 " 5 " 9 "

La consommation au mille indiquée représente la consommation moyenne au mille pendant un voyage déterminé et ne peut s'entendre par conséquent comme celle du navire dans sa situation de port en lourd.

D'autre part, à titre d'exemple, la consommation de charbon dans les ports pour un navire de 3.000 tonnes de déchargement par ses propres treuils, peut être estimée à 5 tonnes par jour et à 2 tonnes si la manutention se fait par des appareils de terre.

- CHAPITRE XXIV -

TRANSPORT MARITIME DU CHARBON EN ANGLETERRE

HISTORIQUE DU TRAFIC CABOTAGE ANGLAIS.-

Depuis le moyen âge un trafic de charbon très actif se faisait régulièrement entre les ports charbonniers du Durham (Blyth, Newcastle, South-Shields, Sunderland, Hartlepool, West-Hartlepool) et Londres.

Au XIXe Siècle, ces transports étaient assurés par des petits bricks solides mais lents. (L'"Endeavour" que montait Cook dans ses voyages de découvertes était un de ces navires charbonniers. Ces bricks étaient surnommés "geordies".

En 1844, fut construit le premier charbonnier à vapeur surnommé le "Q.E.D.". C'était un trois-mâts-barque de 340 tonnes (net) qui appartenait à M. John COUTTS.

En 1849 fut lancé le "Collier", navire charbonnier spécialisé qui a donné son nom à tous les navires de ce type. Il se perdit en 1914 à Ilfracombe (Canal de Bristol).

En 1852, J. PALMERS lança le vapeur à Hélice "John Bowes" qui portait 650 tonnes de charbon et marchait 8 noeuds, constructions fer. Ce navire naviguait encore en 1924 sous pavillon espagnol et s'appelait alors

"Valentin Fierro". Le John Bowes a été le premier navire a faire usage des water-ballasts sous forme de barriques remplies d'eau que l'on plaçait dans les cales et que l'on mettait vides sur le pont quand la cale était pleine de charbon.

CABOTAGE ANGLAIS ACTUEL.-

Le cabotage a créé un type propre de navire spécialement construit pour mener du charbon souvent à des ports déterminés et ne menant pas d'autres choses. Ce sont des self trimmers qui reviennent généralement à vide à leur port d'attache, parfois cependant ils ramènent à Newcastle le sable et les graviers tirés de la Tamise, fret de retour autrefois traditionnel du transit côtier.

Les caboteurs anglais peuvent accomplir, en moyenne, plus d'un voyage aller et retour par semaine de la Tyne à la Tamise qu'ils peuvent remonter jusqu'à Fulham et Wandsworth étant pourvus de mâts et cheminées abaissables. Londres reçoit par mer 47 % de sa consommation de charbon.

En 1937, 10 % de la production de charbon a été "caboté". En 1938, les caboteurs charbonniers anglais ont transporté le long des côtes de l'Ile 23.693.000 tonnes.

Par district, on a en 1937 le cabotage suivant :

Côte est :	Ecosse.....	2.704.000 tonnes
	Nord-Est.....	14.928.000 tonnes
	Humber.....	1.413.000 tonnes
Côte ouest :	Canal de Bristol.....	2.503.000 tonnes
	Nord-ouest.....	1.116.000 tonnes
	Ecosse.....	1.842.000 tonnes

C'est donc au nord-est de l'Angleterre que le cabotage charbonnier est de beaucoup le plus intense.

TRAFIC LONG COURS ANGLAIS ACTUEL.- (Navires charbonniers)

L'Angleterre possède une flotte sans égale de navires charbonniers.

En 1938, la flotte charbonnière anglaise représentait un total de

2.116?000 tonnes en vaisseaux de moins de 3.000 tonnes et

4.561.000 tonnes en vaisseaux de plus de 3.000 tonnes

6.677.000 tonnes au total contre 226.000 tonnes en FRANCE.

TRAMPS.- Outre les navires charbonniers spécialisés, lestramps anglais allant chercher à l'Etranger des denrées diverses ont leur cale aménagée pour le transport du charbon.

Malgré cela, la marine marchande anglaise ne suffit pas à assurer l'exportation de tout le charbon britannique.

En 1935, 62 % du tonnage exporté l'étaient par navires étrangers.

Vers l'Amérique du Sud et l'Egypte les navires britanniques assuraient plus de la moitié du trafic. Vers les pays scandinaves 94 % des exportations anglaises étaient faites par des navires non anglais. Vers le Danemark, 80 % du charbon anglais transporté l'étaient sous un autre pavillon que l'anglais.

REMARQUE SUR LE TRAFIC D'ANGLETERRE VERS LA FRANCE.-

En 1325 prend place la première exportation connue de charbon britannique. Un vaisseau venu de la FRANCE avec du blé repart de Newcastle avec du charbon.

- CHAPITRE XXV -

(voir cartes 40-41)

- I - BOURSES DES FRETS CHARBONNIERS
- II - CHARTES PARTIES CHARBONNIERES
- III - FRETS CHARBONNIERS.

I.- BOURSES DES FRETS CHARBONNIERS.-

EN ANGLETERRE :-

Le marché international des frets charbonniers se tie tient à Londres dans les locaux du "Baltic Mercantile and Shipping Exchange Limited" (ou mieux encore "Baltic").

Ce n'est certes pas le seul marché de cette sorte; dans chaque grand port, notamment Liverpool, armateurs et affréteurs se rencontrent aussi plus ou moins régulièrement pour traiter des affaires d'affrètement. Mais Londres est le principal marché dont les règles s'imposent dans le monde entier et dont les cotations servent de base aux transactions faites partout ailleurs.

A Cardiff, Newcastle, Hull et autres ports charbonniers il n'existe pas de bourse de frets mais une parfaite collaboration entre les divers courtiers et agents maritimes obtient un résultat analogue.

EN ALLEMAGNE :-

Il n'existe de bourse de frets qu'à Hambourg.

AUTRES PAYS :-

Pas de bourses de frets.

EN FRANCE :-

Aucune bourse de fret en FRANCE; d'ailleurs, chez nous, le tempérament national rendrait difficile le fonctionnement d'une organisation de ce genre, les affréteurs et même les armateurs tenant beaucoup à ce que le secret de leurs opérations soit assuré. Il existe toutefois un projet de bourse de fret à Paris.

II.- CHARTES PARTIES.-

Rappel de quelques termes techniques.-

FRET :- C'est le prix du transport sur lequel les parties contractantes se sont mises d'accord. C'est le loyer du navire.

AFFRETEMENT :- C'est le louage des navires.

FRETEUR :- On appelle frèteur, le loueur du navire, c'est généralement l'armateur lui-même mais il peut s'agir d'une sous-location; dans ce cas le frèteur est déjà affrèteur.

AFFRETEUR :- (charterer) ou CHARGEUR (charterer) :- C'est le locataire du navire.

DESTINATAIRE :- La personne à qui est adressée l'expédition.

CONSIGNATAIRE DU NAVIRE :- Représentant du frèteur ou loueur du navire, c'est la personne chargée par l'armateur ou par l'affréteur d'accomplir à l'arrivée du navire les nombreuses formalités nécessaires.

CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON:- Ce sont les représentants de l'affrèteur ou du locataire du navire au port d'arrivée. Ils sont les destinataires apparents de la marchandise et surtout intermédiaires entre les Compagnies et les destinataires réels.

CHARTE PARTIE (Chater partie) :- La charte partie est l'acte écrit constatant l'affrètement.

Il est très rare que des affrètements partiels aient lieu mais dans ce cas on utilise également une charte.

Il est fréquent que des affrèteurs incapables d'affréter un navire complet se groupent pour le faire et dans ce cas un seul se porte affréteur.

CONNAISSEMENT.-(Bill of lading) - Le connaissement est la reconnaissance que le capitaine du navire fournit des marchandises dont il se charge.

Il reproduit les diverses stipulations de l'affrètement et précise, la nature, les qualités, les espèces, les quantités, les marques des objets à transporter.

DESPATCH MONEY :- C'est une prime de rapidité payée lorsque la cargaison est embarquée ou débarquée dans un délai moindre que le délai normal prévu dit "délai de planche" ou "starie" (lay time).

Il arrive que les armateurs aient à payer au titre de "despatch money" des sommes élevées sans pouvoir toutefois utiliser d'une manière rémunératrice le temps épargné parce que leur navire arriverait alors trop tôt au prochain port de chargement.

STARIES ou jours de planches :- Les staries sont le nombre de jours accordés à un navire de commerce pour effectuer son déchargement ou chargement.

SURSTARIES:- Ce sont les dommages intérêts dus pour retard dans le chargement ou le déchargement c'est-à-dire pour le dépassement des staries.

Usages généraux en matière d'affrètement :-

Le tonnage est souvent frété un très long temps avant la date à laquelle on en aura effectivement besoin.

Parfois le chargeur s'assure d'abord une cargaison et ne s'occupe du fret qu'ensuite; parfois c'est l'inverse. Cela dépend de l'opinion qu'a l'armateur des fluctuations éventuelles des prix courants du charbon a expédier et des taux courants de frets.

ETUDE DES CHARTES-PARTIES CHARBONNIERES

Les chartes-parties charbonnières sont au nombre de 10.

1.- Chamber of shipping welsh coal charter 1896 (voir texte p. 185) utilisée pour tous les chargements au départ du pays de Galles et notamment du canal de Bristol.

2.- Chamber of shipping East coast charter 1922 (voir texte p. 195) utilisée pour tous les chargement de la côte est d'Angleterre (sauf pour le trafic côtier de l'Elbe à Brest) pour la Baltique, Montévidéo, Buenos-Ayres, etc..., Rosario, la Parana l'Uruguay et le Danube.

3.- Chamber of shipping scotch coal charter 1896 (voir texte p. 209) utilisée pour les chargements de l'Ecosse (sauf pour le trafic côtier de l'Elbe à Brest) pour tous les ports au nord de l'Elbe et la Baltique.

4.- Chamber of shipping casting coal charter 1913 (voir texte p. 216) utilisée pour les chargements du canal de Bristol à destination des ports entre l'Elbe et Brest et dans le Royaume Uni.

5.- Charter-party for german coal trade 1913 (voir texte page 231) utilisée pour la plupart des chargements au départ des ports allemands et hollandais pour toutes destinations.

6.- Baltic and white sea conference coal charter 1921 (voir texte page 240) utilisée pour les chargements au départ de la côte est d'Angleterre et de l'Ecosse pour la Baltique, la Scandinavie et la Mer Blanche.

Cette charte-partie était également utilisée la plupart du temps pour les chargements de Pologne, pour toutes destinations.

7 et 8.- Chartes "Coastcon" et "Merseycon"; elles sont peu employées.

- La première est utilisée pour de tous petits voyages côtiers
- la deuxième uniquement pour les chargements faits en Mersey.

9.- Charte-partie pour les transports de charbons "charfrenc 1934" (voir texte page 259) utilisée pour les chargements des mines du Nord et du Pas de Calais à destination des ports français de la Manche de l'Océan et de la Méditerranée.

10.- Il existe une autre charte prévue pour certains chargements de charbons au départ de la Hollande, mais elle est très peu utilisée.

CHARTE PARTIE -Welsh Coal (Charbon du pays de Galle)

-:-:-:-:-:-:-

Il est ce jour mutuellement convenu entre armateurs du vapeur nommé classé de tonneaux de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ tonnes, soutes exclues Capitaine actuellement à et prêt à prendre charge vers le et comme Agents représentant les Affréteurs.

1) Que le dit navire étant, étanche, solide en parfait état de navigabilité pour entreprendre le voyage , appareillera le plus tôt possible pour se rendre à et là charger, toujours à flot , dans les conditions usuelles de n'importe quel Dock désigné par les Affréteurs à l'arrivée du navire ou à une date antérieure une cargaison complète de charbon , pas supérieure à tonnes, ni inférieure à tonnes et ne dépassant ce qu'il peut raisonnablement arrimer et transporter en sus de ses caliornes , apparaux, provisions et armement ; et étant ainsi chargé il devra se rendre le plus rapidement possible à ou tout au moins aussi près qu'il pourra en approcher sans danger , et là remettre sa cargaison le long de n'importe quel quai , navire ou chaland qui lui aura été indiqué où il peut décharger sans danger, toujours à flot; mais si on l'oblige à changer de place , les frais de cette opération devront être couverts par les consignataires, et le temps comptera le fret sera payé au tarif de par tonne de 20 cwts ou de 1015 Kgs pesée à l'arrivée ou d'après le poids porté sur les connaissements moins 2 % , les réceptionnaires ont la faculté de choisir entre les deux procédés. ../..

../.. et devront déclarer leur choix par écrit avant l'ouverture des panneaux. Si le réceptionnaire décide dè faire peser la cargaison au port de destination, le pesage sera fait à ses frais par un peseur juré. Les Armateurs peuvent fournir un peseur juré pour le contrôle aux frais du navire. Si un déficit est constaté à la suite du pesage il affectera seulement le fret duquel rien ne pourra être déduit pour un déficit constaté dans la cargaison, malgré les frais de douane encourus au port de destination, les Armateurs étant seulement tenus de livrer comme il est entendu dans la présente charte-partie, la cargaison reçue à bord , mais si cela est nécessaire les Armateurs fourniront une attestation signée par le Capitaine et les autres Officiers déclarant que toute la cargaison reçue à bord a été livrée Le frêt comprend tous les frais d'arrimage droits de port, droits de pilotage, droits consulaires sur le navire. Tous les droits de quai sur la cargaison seront réglés par les Affréteurs.

2) Un télégramme sera envoyé aux Affréteurs quand le navire quittera son dernier port , à défaut , la durée du chargement sera augmentée de 24 heures.

3) La cargaison sera chargée en heures ouvrables (exception faité du temps pris par le charbonnage, des dimanches des fêtes légales dans les Douanes et mines de charbon, des fêtes légales d'intérêt local, du Lundi et Mardi de Pâques, du Lundi et Mardi de Pentecôte et des trois jours suivant la fête de Noël de même le Samedi et les veilles de fête, à partir de 5 heures p m jusqu'au Lundi ou lendemain de fête à 7 heures A.M seront exclus à moins qu'ils puissent être utilisés)

../..

../.. commençant quand il aura été déclaré par écrit que les cales du navire sont libres de toute cargaison ou lest et qu'il est prêt à charger, cette notice sera remise pendant les heures de bureau de 9 a m à 5 p m ou 1 p m si c'est un samedi.

Si le navire est retenu plus longtemps , les Affréteurs paieront les staries au tarif suivant: pour les navires de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute, 16/8 par heure ouvrable ; Pour les navires de 1.600 tonneaux de jauge brute ou plus , I6/8 par heure ouvrable pendant les premières 72 heures et ensuite (si il est toujours retenu) au tarif de 1/8 par tonneau de jauge brute et par heure ouvrable.

Toute perte de temps provoquée par des rixes, grèves, renvoi d'ouvriers ou discussion entre les Officiers et leurs Hommes causant un arrêt dans le travail des Dockers, Arrimeurs ou tout autre main d'oeuvre prenant part au travail ou à la remise du charbon pour lequel le navire a été prévu, ou par raison d'accident dans les mines d'accident des machines, d'obstructions sur la voie ferrée ou dans les docks, ou bien encore par raison d'inondations, de gel de brouillard, de tempêtes ou de tout autre accident ne dépendant pas de la volonté des Affréteurs, ne comptera pas pour le chargement (à moins qu'une partie de la cargaison soit effectivement chargée pendant ce temps) . En cas de vacances ou de chômage partiel, dans la ou les mines, qui proviendrait d'une des causes susmentionnées, les heures de travail seront prolongées en proportion du temps perdu.

../..

../.. Mais aucune remise de temps ne sera accordée à moins qu'une communication en règle n'ait été donnée au Capitaine ou aux Armateurs au moment de la cessation du travail .

Si un arrêt du travail provoqué par une des causes sus-mentionnées se prolonge pour une période de 6 jours consécutifs à partir du moment où le navire a été déclaré prêt à charger, la présente charte partie deviendra nulle, à condition toutefois qu'aucune partie de la cargaison n'ait été chargée à bord au préalable.

Si un arrêt semblable a lieu après que le navire a été déclaré prêt à charger et qu'il continue pour une période de 6 jours consécutifs, la présente charte-partie deviendra nulle à l'expiration de cette période , à condition qu'aucune partie de la cargaison n'ait été embarquée avant l'arrêt.

Si au début d'un pareil arrêt le navire se trouve en staries (à condition qu'aucune cargaison n'ait été embarquée et que l'arrêt du travail ne concerne pas moins de 75 % des mines du Sud du Pays de Galles et du Monmoutshire produisant le charbon vapeur)(y compris la mine produisant le charbon pour lequel le navire a été prévu), les Affréteurs ont la faculté de notifier par écrit leur intention de résilier la présente charte partie à n'importe quel moment de l'arrêt après l'expiration des trois premiers jours de l'empêchement la résiliation prendra effet trois jours après la réception de la notice, les Affréteurs seront tenus de règler les staries encourus jusqu'à cette date, mais à partir de ce moment les staries ne seront plus payables pour la perte de temps causée par l'arrêt du travail . A la réception de la notice sus-mentionnée, le navire peut appareiller

../..

.../.. de suite, à moins que les Armateurs préviennent les Affréteurs par écrit dans les 24 heures suivant la réception de la notice qu'ils ont l'intention de laisser le navire en place jusqu'à la fin de l'empêchement, et dans ce cas, les Affréteurs devront à ce moment charger le navire prévu par la présente charte partie, le chargement débutera à 7 a m du jour de la reprise du travail, dans les mines. Si les Armateurs n'envoient pas la notice sus-mentionnée la présente charte partie deviendra nulle dès que les staries redevables au navireauront été réglées.

Toute contestation s'élevant au sujet de cette clause sera soumise à un comité , composé d'un Armateur désigné par l'association des Armateurs de Cardiff et d'un Exploitant de Mines de charbon de Monmouthshire et du Sud du Pays de Galles, et si ils ne peuvent s'accorder, la décision sera prise par un arbitre désigné par leur choix.

4) Le charbon de soute sera convenablement séparé de la cargaison aux frais du navire. A la satisfaction des Affréteurs et la quantité sera portée sur les connaissements. Si une partie de la cargaison est transportée dans une cale communiquante directement avec les soutes, les portes seront cadenassées du côté des cales.

5) Les connaissements seront dressés en accord avec la quantité de charbon déclarée par les Mines, chemin de fer, Docks ou Usines d'après le modèle ci-joint; ils seront signés par le Capitaine les Armateurs ou leur Agent; quantité embarquée inconnue, le frêt et toutes les conditions de paiement et d'exception ainsi qu'ils ont été prévus par la présente charte partie. Les connaissements seront

../..

../.. signés au bureau des Affréteurs ou des Chargeurs, dans les 24 heures qui suivront la fin du chargement du navire.

6) L'Acte de Dieu, des ennemis du Roi, la contrainte des Souverains, Gouverneurs, ou Peuples, en tenant compte des interventions d'autorités gouvernementales ou de leurs préposés, ainsi que les périls des mers seront mutuellement exceptés.

En tout ce qui concerne ce contrat, les Armateurs bénéficieront des mêmes privilèges, droits et immunités qui seront accordés dans les sections 2 & 3 de l'Acte des transports de marchandises par mer 1924, et dans l'article IV de la liste annexe.

Le navire a toute liberté de naviguer sans pilote, de s'arrêter dans n'importe quel port pour charbonner ou pour toute autre opération, ou d'effectuer des voyages d'essai en avertissant de ses intentions ou de compenser ses compas sans préjudice à la présente charte partie.

Les Affréteurs ne seront pas tenus responsables de toute négligence, faute ou erreur de jugement éventuelle de la part des Arrimeurs pendant le déchargement de la cargaison .

7) La cargaison sera prise par les destinataires le navire à quai au port de destination, le navire étant dégagé de tous frais ou responsabilité, à raison de tonnes par jour, le temps le permettant (exception sera faite des Dimanches et Fêtes légales) à condition que le navire puisse livrer à cette vitesse; ../..

Nom du navire : " CENS "

Tonnage brut : 2.384 tonnes

Longueur : 82 m,12

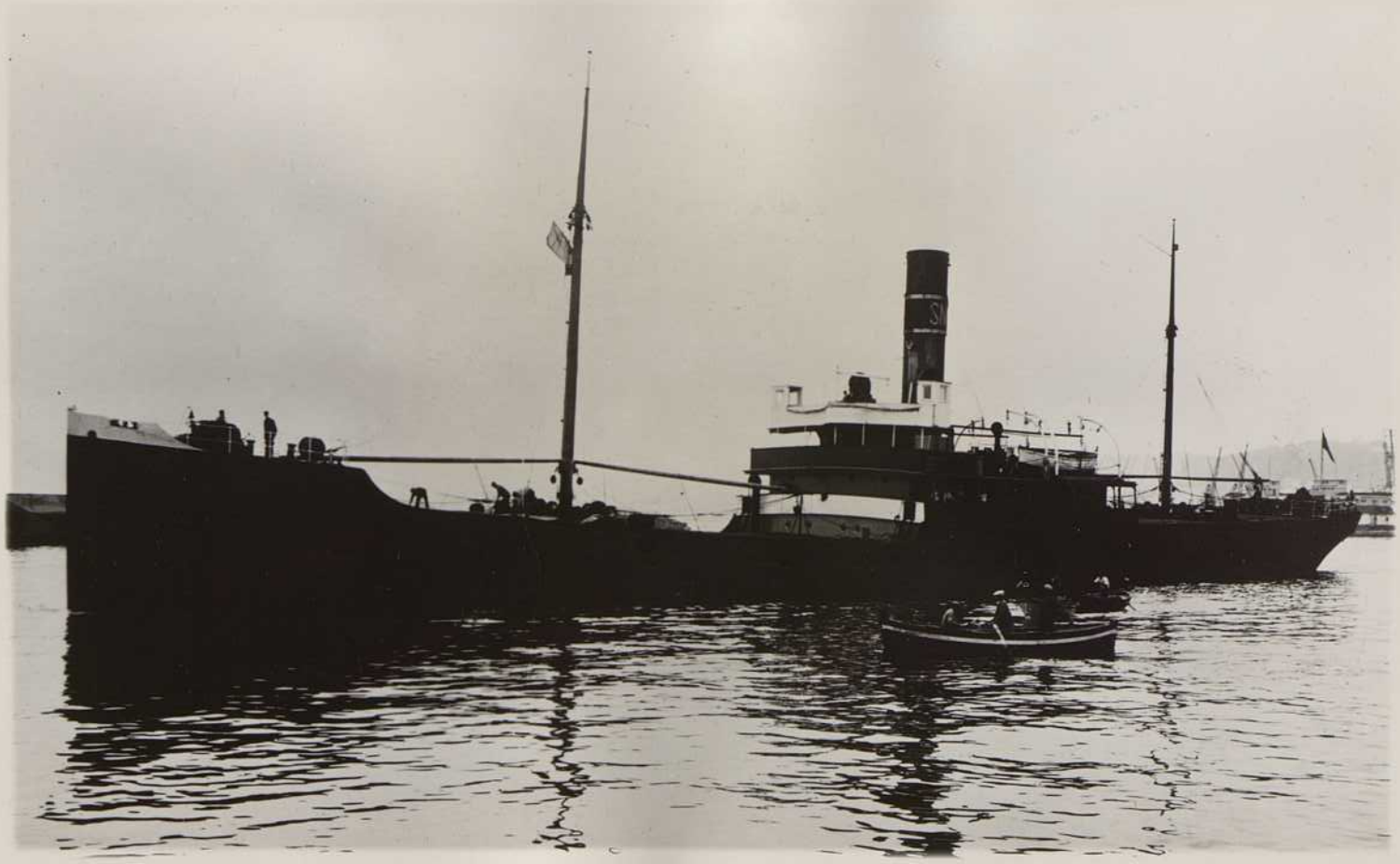
Largeur : 12 m,82

Creux : 5 m,98

Armement : Cie Nantaise de Navigation à Vapeur.

Lieu de construction : Saint-Nazaire

Date de construction : 1926



Nom du navire : "ASTREE "

Tonnage brut : 2;147 tonnes.

Longueur : 86 m,95

Largeur : 12 m,80

Creux : 5 m,42

Armement : Société Navale Caennaise

Lieude construction : Elyth

Date de construction : 1921

../.. si le navire est retenu plus longtemps , les destinataires paieront les staries au taux de 4 d par tonne nette et par jour ouvrable (ou au prorata) . Le temps comptera à partir du moment où le navire sera prêt à décharger et qu'il en aura fait la déclaration par écrit , qu'il soit à quai ou non. En cas de grèves, renvois d'ouvriers troubles civils ou tout autre cause ou accident indépendant de la volonté des consignataires et qui retarde ou empêche le déchargement le temps ainsi perdu ne sera pas compté à moins que le navire ne soit déjà en staries. Les destinataires effectueront le déchargement de la cargaison, le navire payant par tonne de 20 cwts ou I.015 Kgs et fournissant seulement la vapeur, les treuils, les treuillistes et aides.

8) Le fret sera payé si les Armateurs le désirent à la signature des connaissements (navire perdu ou non) comptant moins pour cent pour couvrir l'intérêt et l'assurance(les Armateurs ou leur Agent aviseront les Affréteurs ou les Chargeurs par écrit si un acompte sur le fret est jugé nécessaire) et le reste à la livraison convenable de la cargaison, au taux de change officiel et en quantités suffisantes pour couvrir les frais ordinaires du navire, le reliquat sera réglé (à moins qu'il n'en n'ait été autrement convenu entre les Armateurs et les Affréteurs) par une lettre de change à trois mois sur la Banque de Londres, ou comptant si le Capitaine le demande. Le compte des Affréteurs au port de chargement devra être réglé dès sa réception, ou les Affréteurs pourront le déduire au moment du règlement du frét au port de destination(plus une

../..

../.. commission de 3 % pour couvrir tous les frais y compris l'assurance et l'intérêt).

9) Le navire sera dégagé de tous frais d'expédition au port de déchargemnt, mais paiera la commission habituelle de 2 % sur le fret à la signature des connaissements.

10) Les avaries si il y en a , seront réglées d'après les règles d'York/Anvers , 1924. Si le navire s'arrête dans un port ou plusieurs ports pour cause de voies d'eau ou d'avaries, le Capitaine ou les Armateurs en avertiront immédiatement les Affréteurs.

11) Le chargement ne commencera pas avant 9 a m à la date et si le navire n'est pas prêt dans le dock du chargement comme il a été convenu avant 9 a m le ou si un rapport volontairement faux a été fait au sujet des dimensions de l'emplacement ou de l'état du navire les Affréteurs ont la faculté de résilier la présente charte partie, cette option devant être remise au moment de la réception de la notice déclarant le navire prêt à charger.

12) La responsabilité des Affréteurs est dégagée à partir du moment où la cargaison se trouve à bord et que l'accompte sur le fret, le faux fret et les staries redevables pour le chargement si il y en a , ont été réglés, les Armateurs ayant en gage la cargaison pour le fret, les staries et les avaries.

13) La pénalité pour la non-éxécution de la présente charte-partie, les dommages reconnus ne peuvent dépasser la valeur estimée du fret.

14) Un courtage de pour cent est dû à au chargement de la cargaison.

CHARTE-PARTIE CHARBONNIERE DE LA COTE EST

(East Coast Coal) 1922

-:-:-:-:-:-:-

Des ports de la Côte Est (Humler et Berwick) pour tous trafics excepté le cabotage, excepté l'Elbe à Brest et tous ports au Nord de l'Elbe , trafic Baltique,

Montévidéo, Buénos -Aires, Rosario, Rivière Parana et Uruguay et Danube..

-:-:-:-:-:-:-

Entrée en vigueur le 1er mars 1922

-:-:-:-:-:-:-

Nom de code = Medcon

Il est ce jour mutuellement convenu entre Armateurs du vapeur dénommé le classé de tonneaux de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ soutes exclues, ayant pour Capitaine actuellement à et prêt à prendre charge vers le et comme Agents des Affréteurs.

1) Que le dit navire étant étanche , solide, en parfait état de navigabilité pour entreprendre le voyage, devra avec hâte appareiller et se rendre à et là charger dans les conditions usuelles, une complète cargaison de charbon remise par les Affréteurs, cargaison qui ne sera pas supérieure à tonnes , ni inférieure à tonnes et ne dépassant pas ce qu'il peut raisonnablement arrimer et transporter au-dessus des câliornes apparaux, provisions et armement et étant ainsi chargé, se rendra le plus rapidement possible à et là remettra à disposition sa cargaison le navire se mettant le long de n'importe quel quai navire ou pénichequi lui aura été indiqué ou tout au moins aussi près qu'il pourra en approcher en sécurité et où il pourra livrer sans danger toujours à flot, mais si les destinataires exigent qu'il change de place, tous les frais occasionnés par cette opération seront à leur charge ainsi que le temps employé à la dite manoeuvre le fret étant payé au tarif de par tonne de 20 cwts ou 1.015 Kgs livrés ou à l'option du réceptionnaire si déclaration en est faite par écrit avant l'ouverture des panneaux, d'après la quantité portée aux connaissements moins 2 % .Si le réceptionnaire

../..

../.. choisit de payer le fret sur la marchandise livrée le pesage sera effectué à ses frais par un peseur juré, et les Armateurs peuvent fournir un peseur juré, pour contrôler l'opération aux frais du navire. Si un déficit est constaté à la suite du pesage, il affectera le fret seulement duquel aucune réduction ne pourra être faite pour un déficit constaté dans la cargaison malgré les droits de Douane encourrus au port de destination les Armateurs n'étant tenus que de livrer comme il est compris dans la présente charte partie, la cargaison reçue à bord, mais si on le désire, ils fourniront une attestation signée du Capitaine et des autres Officiers confirmant que toute la cargaison reçue à bord a bien été effectivement livrée.

2) Les Affréteurs paieront tous les droits et taxes sur la cargaison au port de départ, ils seront également responsables des frais de séparation en différents lots , de nivellage et, dans le district de la Tyne, d'arrimage spécial (si il y en a) ne provenant pas du mode de construction du navire. Les réceptonnaires paieront tous les droits et taxes sur la cargaison au port de destination, ainsi que les frais supplémentaires dûs à la séparation en différents lots. Les Armateurs paieront les frais d'arrimage au chargement (sauf dans le cas prévu ci-dessus) droits de ports, frais de pilotage, de remorquage, droits consulaires et autres charges concernant le navire .

3) Un télégramme sera envoyé ou communiqué aux chargeurs ou aux agents des Affréteurs au port de chargement lorsque le navire quittera son dernier port. S'il est à destination ou s'il se trouve dans un port local de déchargement un écrit sera

../..

../.. donné 24 heures en avance signalant à quel moment le navire sera prêt à charger. A défaut 24 heures supplémentaires seront accordées pour le chargement.

4) Le chargement sera effectué en heures ouvrables (arrêt du travail prévu du Samedi ou Lundi 6 a m et de midi les autres Samedis à 6 a m les Lundis, ou jours usuels, repos de docks et charbonnages. Mais pour le district de l'Humler excepté du Samedi midi à 6 a m , Lundi, Repos des docks et charbonnages et jusqu'à 6 a m le lendemain de ces jours fériés. Le temps comptera dès qu'un avis écrit que le navire est prêt à charger aura été donné aux Représentants des Affréteurs selon la voie habituelle , ou remis à ses bureaux entre 9 a m et 5 p m (ou midi pour les Samedis).

Si l'avis est donné un Samedi chômé, le temps comptera de 9 a m le jour de travail suivant.

La date de chargement ne sera pas fixée avant 9 a m le et si le navire n'ait pas prêt dans les 48 heures qui suivent, 12 heures supplémentaires lui seront attribuées, et s'il n'était pas encore prêt passé les 48 heures, alors on lui attribuerai6 heures en sus des 12 heures pour chaque portion de 24 heures au cours desquelles il ne serait pas prêt, le temps supplémentaire ainsi toléré n'excédera pas dependant heures.

Tout le temps passé au chargement du charbon de soute ne comptera pas à moins qu'il n'ait été utilisé par les Chargeurs de la cargaison, ne comptera pas non plus le temps passé en vue de charbonner.

../..

../.. Au cas où le navire aurait changé de poste pour charbonner et ne retournerait pas à son poste de chargement avant midi le Samedi ou 5 p m le jour précédent un jour férié, les heures de chargement ne seront pas reprises avant 6 a m le Lundi suivant ou le plus proche jour de la reprise du travail à moins que le chargement n'ait cependant pû être continué.

Si une partie de la cargaison a été embarqué durant la période exceptionnelle ci-dessus, seul le temps réellement passé à charger la cargaison sera compté dans le calcul du temps qu'il a fallu pour le chargement.

Si le navire est retenu plus longtemps les Affréteurs paieront des staries au tarif de par jour ou au prorata en cas d'une portion de jour.

Tout temps perdu par suite d'émeutes, grèves, lock-outs ou désaccord non prévu ni défini aux règles concernant les grèves entre Patrons et équipages , entrainant un arrêt des Dockers, Arrimeurs ..... ou des Travailleurs chargés du chargement ou déchargement du charbon pour lequel le navire a été prévu, ou pour raison d'accidents de mines ou de machines, encombrement des chemins de fer ou des docks, ou pour raison d'inondations, gel, brouillards tempête ou toute raison indépendante des Affréteurs , ne sera pas compté dans le temps de chargement.

Dans le cas de vacances partielles ou d'arrêt partiel du ou des charbonnages pour une des causes - ci-dessus, les nombres d'heures de chargement seront prolongées proportionnellement à la diminution de la production due à ces vacances ou arrêts partiels, mois aucune déduction de temps ne sera allouée pour arrêts

../..

../.. à moins qu'un avis régulier n'ait été donné à temps au Capitaine, Armateurs ou Agents. Si le chargement a été arrêté pour une des causes ci-dessus(exception faite pour la grève telle qu'elle est définie aux règles concernant les grèves) pendant une pério de de 6 jours consécutifs pris sur le temps de chargement, cette charte partie sera à la fin de ce délai, nulle et sans effets à condition qu'aucune partie de la cargaison ne soit déjà à bord.

Si une partie de la cargaison a été embarquée les Armateurs peuvent donner un avis (non inférieur à 24 H, finissant à n'importe quel moment, non antérieur à l'expiration de la date période de 6 jours) qu'ils vont accomplir le voyage avec cette cargaison partielle , aux termes de la charte, fret au prorata si la somme devait être payée en une fois ou (à moins que la quantité embarquée n'excède 80 % de la capacité minima du navire) qu'ils vont acheter cette cargaison au tarif F.O.B. à la date de l'avis donné à moins que les Affréteurs dans l'un ou l'autre cas ne soient d'accord pour compter le temps dès l'expiration d'un tel avis malgré l'existence d'une des causes mentionnées ci-dessus.

5) La sortie en douane du navire au port de chargement sera faite par les Armateurs ou leurs Agents.

6) Le charbon de soute sera soigneusement séparé de la cargaison à la satisfaction des Affréteurs et aux frais du navire et la quantité en sera indiquée sur les connaissements. Si une partie de la cargaison est transportée dans une cale communiquant directement avec les soutes, les portes seront soigneusement fermées du côté de la cargaison. ../..

../.. 7) Les connaissements seront rédigés dans la forme imprimée au dos de la présente charte-partie le poids qui y est indiqué sera le poids du charbonnage, du chemin de fer, des Docks ou de l'Usine, il sera signé par le Capitaine, l'Agent ou l'Armateur aux bureaux des Affréteurs ou des chargeurs, 24 heures avant que le navire ne soit chargé.

Les Affréteurs ont la permission de réaffréter ou sous-louer à n'importe quel tarif de fret sans préjudicier à la présente charte-partie. Les connaissements seront signés à n'importe quel taux de fret sans préjudice à la présente charte . Si ce fret est inférieur, la différence sera payée comptant avant de désigner les connaissements ; s'il est supérieur la différence sera endossée sur les connaissements comme avance de fret ou à l'option des Affréteurs sera payé par les Armateurs aux Affréteurs après encaissement.

Le Capitaine, les Armateurs ou ses Agents si demande en est faite , signeront des connaissements séparés pour les charbons dans les différents colis ou dans divers lots ils ne le feront point cependant tant que le navire n'aura pas reçu son chargement complet.

Les Armateurs seront mis dans la même situation que s'ils avaient signés un seul connaissement et ils ne seront pas responsables des livraisons séparées. Les connaissements mentionneront ""Le charbon"auquel ce connaissement se référé ayant été embarqué en vrac avec d'autre le navire n'est pas obligé de délivre ce lot séparément.

../..

../.. ou s'il en est ainsi il ne peut être responsable pour diminution d'un des lots lorsque la totalité aura été déchargée.

8) L'Acte de Dieu, les Ennemis du Roi, Contrainte des Princes ou Gouvernements; les Peuples y compris les interférences les Autorités gouvernementales ou de leurs Officiers et les Périls de la Mer sont mutuellement exceptés .

Les Armateurs pour toute matière soulevée par ce contrat seront protégés par les privilèges , droits et immunités indiqués dans les sections 2 & 5 de transport des marchandises par mer 1924 ainsi qu'à l'article IV du texte annexe .

Le navire aura la liberté d'appareiller sans pilote de toucher n'importe quel port pour charbonner ou autre raison, pour faire des essais après en avoir donné avis pour compenser ses compas tout ceci au cours du voyage prévu par la charte-partie.

9) Les Affréteurs ne seront pas responsables des négligences défauts ou erreur de jugement des Arrimeurs employés par les Armateurs en déchargeant la cargaison.

10) Le chargement sera pris dans le navire par les consignataires au port de déchargement sans frais ni risques pour le navire au taux moyen de tonnes par jour, à condition que le temps le permette , dimanches et jours fériés exceptés, à condition que le navire puisse assurer cette quantité. Si le navire est retardé plus longtemps par les Consignataires il sera payé au navire des staries au taux de 8 pence par tonne nette , par jour et au prorata.

Le delai commencera lorsque le navire sera prêt à débarquer et qu'avis écrit aura été donné que le navire soit à quai ou non Une exception aura lieu pour les ports ../..

../.. Italiens ou le délai commencera 4 heures de travail après l'arrivée au port ou sur rade, au bassin ou non, et qu'un avis écrit en aura été donné. Si par suite d'embouteillage le navire est incapable d'entrer au port , dès son arrivée, le délai cour a 24 heures après l'arrivée du navire au port ou en dehors du port ou de l'avant port et un avis en sera donné entre 9 a m et 5 p m qu'il y ait eu ou non entrée en Douane , qu'il soit au bassin ou non et ce, malgré les usages contraires du port , mais le temps exact passé en mouvement du lieu d'arrêt au lieu de débarquement ne comptera pas pour les staries.

Tout le temps perdu par suite de grève, lockout, troubles civils, ou n'importe quelle autre cause ou accidents indépendants des Affréteurs qui empêchera ou retardera le déchargement ne comptera pas (sauf dans les conditions prévues par les réglements sur les grèves) à moins que le navire ne soit déjà en staries.

Les Affréteurs se chargeront du débarquement du navire, celui-ci payant par tonne sur le poids indiqué au connais sement ou par tonne de 20 cwts, ou de 1.015 Kgs sur la quantité délivrée si elle est pesée et ne fournissant que les treuils avec la vapeur ou autre énergie, les treuillistes et l'outillage habituel au port de débarquement .

11) Les règles de grèves imprimées au dos sont adoptées et considérées comme faisant partie de la présente charte-partie

12) Le fret sera payé s'il est réclamé par les Armateurs à la signature des connaissements , ou comptant , moins pour cent, pour assurances et intérêts (Les Armateurs ou leurs

../..

../..Agents donnant aux Affréteurs ou aux Chargeurs une notice écrite avant que le navire ne commence le chargement, si un fret par avance est réclamé) le reste à la délivrance exacte de la cargaison en quantité suffisante pour les frais d'armements d'un navire tenant compte du change, le solde (à moins d'arrangements contraires entre Armateurs et Affréteurs) par une lettre de change sur Londres à 3 mois ou comptant selon le désir du Capitaine.

Le réceptionnaire de la marchandise est tenu de payer un acompte de fret durant le débarquement si le Capitaine le demande , le paiement sera calculé au taux de change moyen du jour ou du jour de paiement, règlement par lettre de change à 3 mois sur Londres.

L'acompte des Affréteurs au port d'embarquement sera payé une fois la cargaison arrivée, autrement les Affréteurs pourront le déduire à la liquidation du fret au port de destination (de même qu'une augmentation de 3 % pour couvrir tous les y compris les assurances et les intérêts)

Si l'avance de fret a été faite et que le navire est ensuite engagé dans un autre trafic, ou s'il est réquisitionné par le gouvernement ou toute autre autorité . Cette avance sera remboursé par les Armateurs.

13) Le navire sera dégagé de tous frais d'expédition au port de débarquement , mais il paiera la commission habituelle de 2 % sur le total du fret à la signature des connaissements.

14) Les avaries s'il y en a seront réglées d'après les règles d'York

../..

../.. et Anvers 1924 . Si le navire devait entrer dans un port ou dans des ports par suite d'une voie d'eau ou d'avaries, le Capitaine ou les Armateurs en informeront sans délai les Affréteurs.

15) Si le navire n'était pas prêt à charger pour une raison quelconque avant 9 a m le ou si des renseignements erronés ont été donnés concernant la taille, la position ou l'état du navire, les Affréteurs ont le droit d'annuler la présente charte partie , l'option doit être faite au moment où est donné l'avis que le navire est prêt.

16) La responsabilité des Affréteurs cessera dès que la cargaison sera embarquée et l'avance de fret, faux fret, staries en chargement (s'il y en a) payée elle cessera aussi si une garantie en Banque a été donnée aux Armateurs, telles sommes qui sera prouvée légalement dûe, elle cessera également si un dépôt est fait de la somme en litige , les Armateurs ayant un gage sur la cargaison pour fret, staries au déchargement et avaries.

17) Toute contestation au sujet des stipulations de la présente charte concernant le port de chargement sera soumise à un seul arbitre agrée par les parties à défaut d'accord à deux arbitres, chacun désigné par une des parties, au cas ou ces deux arbitres n'arriveraient pas non plus à un accord le litige sera alors soumis à un expert choisi par les deux arbitres et sa sentence sera décisive et obligatoire pour les deux parties en accord avec les stipulations de l'Acte d'Arbitrage 1889.

18) Le courtage de 5 % est dû à sur le chargement de la cargaison.

-:-:-:-:-:-

REGLES DES GREVES DE LA CHARTE :Medcon
-:-:-:-:-

Règle 1 Si une grève générale existe affectant le port de chargement avant l'arrivée du navire, les Armateurs peuvent en aviser les Affréteurs et leur donner la faculté d'annuler la charte-partie. Une pareille option doit être déclarée par les Affréteurs avant que le navire ne quitte son port de déchargement précédent mais les Affréteurs auront droit à 24 heures depuis la réception de l'avis pour faire leur déclaration d'un tel changement si le navire se trouve au port le plus proche de déchargement; si le voyage au port de débarquement dépasse 72 heures la déclaration des Affréteurs ne sera pas faite moins de 72 heures avant le temps prévu (de l'arrivée du navire au port de chargement

Règle 2 Si une grève existe dans le port de chargement au moment de l'arrivée du navire à l'entrée du port (Les Armateurs n en n'ayant pas donné notice comme il a été compris dans la règle 1) ou se déclanche après les premières 48 Heures.

Si elle se déclanche après l'arrivée, le temps perdu ne comptant pas comme heures de travail et le navire n'étant pas considéré en staries. A partir de ce moment les Affréteurs paieront les staries à demi-tarif

../..

../.. pour toute heure supplémentaire perdue à cause des grèves(que le navire soit à l'emplacement prévu pour le chargement ou non) jusqu'à concurrence de 6 jours et à partir de ce moment ils paieront les staries au plein tarif, mais si plus de 48 heures sont utilisées pour le chargement il sera fait crédit pour toute heure gagnée en de là. Les Affréteurs auront aussi la faculté d'annuler la charte-partie en ne donnant toutefois pas moins de 24 heures de préavis, expirant à n'importe quel moment de la grève à partir des premières 48 heures perdues, les Affréteurs payant toutes les staries redevables à cette date, à moins que les Armateurs ne décident d'accomplir la charte-partie et ne perçoivent plus de staries pour les grèves.

Règle 3 Si une partie de la cargaison a été chargée avant l'annulation prévue dans les règles 1 & 2, les Armateurs ont la faculté de la remettre au port de destination dans les conditions prévues par la charte-partie, avec le droit de complèter au port de chargement avec une cargaison ayant la même destination ou prévue pour n'importe quel autre port au bien d'acheter la dite cargaison au prix officiel F.O.B. en cours 7 jours avant le commencement de la grève, mais à un prix non inférieur au prix de revient des chargeurs.

Règle 4 Si une grève existe au port de déchargement au moment ou après l'arrivée du navire et si elle n'est pas terminée dans les 6 jours, les Armateurs peuvent à

../..

../.. l'expiration de ces 6 jours ou n'importe quand après prendre possession de la cargaison pas cependant pour sa livraison au même port, , au prix du marché pour un charbon de qualité égale au port de débarquement moins le fret et les staries si elles n'ont pas été payées. Les frais de débarquement et autres mis à part. Le règlement aura lieu comptant dans la monnaie du pays au taux de change usuel . Malgré l'avis des Armateurs , les Consignataires ont l'option de gardes le navire en demies-staries pour une période n'excédant pas 10 jours supplémentaires, ils le garderont ensuite en pleines staries.

Les Consignataires peuvent donner un avis de 48 heures à n'importe quel moment terminant l'arrangement par lequel les Armateurs peuvent acheter la cargaison comme dit plus haut au prix courant du marché au moment où le navire vient en dernières staries, moins les déductions données ou si l'Armateur le désire le navire peut rester jusqu'à ce que la grève soit terminée sans avoir à payer de nouvelles staries dûes à la grève.

Règle 5 Les avertissements et déclarations devront être faits par télégramme ou par lettre en tenant compte qu'ils seront remis aux heures ouvrables -entre 9 a m et 5 p m de lundi à vendredi y compris et de 9 a m à midi le samedi, mais une déclaration télégraphique devra être expédiée dans les 24 heures suivant la réception

../..

../.. d'un tel avis pour être valable. Les samedis après-midi dimanche et fêtes légales seront exclues de 48 heures prévues dans la règle 2 & 4 de tous délais de 24 heures accordés pour des notices ou déclarations.

Règle 6 Définitions etc.... Pour l'application de ces Règles seulement "Grève" signifie n'importe quel renvoi d'ouvriers , rixe , trouble civil, contrainte militaire, ou toute autre cause indépendante de la volonté des Affréteurs ou des Réceptionnaires qui retardent ou empêchent le navire de gagner l'emplacement prèvu pour le chargement ou pour le déchargement ou qui entravent le travail, la remise de la cargaison, le chargement ou l'appareillage.

Une grève ne concernant que l'équipage et ou les Arrimeurs et ou les Dockers employés ou devant être employés par les Armateurs ne permettront pas à ceux-ci de bénéfidier de ces règles "Grève générale" signifie une grève telle qu'elle a été définie plus haut mais intéressant le port ou district, n'étant pas limitée à là où les mines pour lesquelles le bateau est prévu ni aux opérations de chargement le concernant

"Le dernier port de déchargeent" indique n'importe quel port ou endroit d'où le navire doit appareiller pour rejoindre le port de chargement qu'il décharge sa précédente cargaison l ou non.

Si une contestation s'élève au sujet des staries redevables au moment d'une annulation, il suffira que les Affréteurs ou Destinataires ../..

../..

paient la somme sur laquelle ils sont d'accord et qu'ils déposent le reste de la somme réclamée à la banque, au nom des deux parties, en attendant qu'une décision finale soit prise sur ce chapitre.

Dans une charte partie concernant plusieurs voyages, l'annulation ne s'applique qu'à un seul.

Les heures supplémentaires ne seront pas payées davantage étant donné que certaines ont été perdues par suite d s grèves.

-:-:-::-:-:-:-:-

date : 23/9/96
mise en vigueur
à Glasgow : 5.Nov.96
Londres :20.Nov.96
modifiée en 97 et 1924

CHARTE PARTIE -SCOTCH COAL (Charbon Ecossais) 1896

-:-:-:-:-:-:-

prévue pour tout trafic sauf cabotage entre Elbe et Brest inclus et tous ports au Nord de l'Elbe ou de la Baltique

-:-:-:-:-:-:-

Il est ce jour mutuellement convenu entre

pour les Armateurs du navire (à vapeur ( ) (à moteur ( )dénommé

de tonneaux de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ tonnes soutes exclues ou d'environ Monsieur commandant maintenant et susceptible de pouvoir charger d'une part et d'autre part Affreteurs.

1°) Que le dit navire étant étanche, solide et en parfait état de navigabilité, pour entreprendre le voyage , devra après avoir déchargé sa cargaison, s'il en a une avec hâte, appareiller pour et là, toujours à flot , charger dans les conditions usuelles, à l'emplacement désigné par les Affreteurs , une cargaison entière de charbon, ne dépassant pas tonnes, ni inférieure à tonnes et n'excédant pas ce que le navire peut raisonnablement arrimer et transporter en sus de son attirail, apparaux et provisions, et étant ainsi chargé devra se rendre le plus rapidement possible à et là mettre sa cargaison à disposition le long du quai, d'une mahonne ou chaland ou accone, selon les ordres reçus, ou tout au moins aussi près qu'il pourra en approcher, toujours à flot et en sécurité, mais dans le cas où il serait exigé qu'il arrime , les frais devront être couverts par les destinataires en tenant compte du temps../..

../.. Le fret sera payé au tarif de par tonne de 20 cwts ou 1,OI5 déchargées, ou sur la quantité chargée moins 2 % au choix du destinataire, cette décision devra être notifiée avant l'ouverture des panneaux. Si le réceptionnaire préfère peser la cargaison au port d'arrivée, le pesage sera fait à ses frais par un peseur juré. Les Armateurs peuvent fournir un peseur juré pour vérifier cette opération aux frais du navire.

Dans le fret est compris l'arrimage .

Si à la suite de ce pesage un déficit est constaté il affectera uniquement le fret, aucune remise ne peut-être faite pour un déficit constaté dans la cargaison, malgré les frais de douane, les Armateurs étant seulement tenus responsables de décharger la cargaison reçue par eux à bord , mais les Armateurs fourniront si on le leur demande, une déclaration officielle du Capitaine et autres Officiers que la cargaison entière reçue à bord a été déchargée.

Le fret comprend: les frais d'arrimage, droits de port, droits de pilotage, droits consulaires sur le navire. Tous les droits de quais, villes, rivières et de manutention sur la cargaison seront couverts par les Affreteurs.

2°) Un télégramme devra prévenir les Affreteurs au moment où le navire quittera son dernier port si ses ballasts sont pleins, à défaut , la durée du chargement sera augmentée de 24 heures.

../..

../.. 3°) La cargaison sera chargée en heures ouvrables -(de samedi 2 p m à lundi 6 heures a m exception faite des jours fériés et du temps employé pour le charbonnage à moins d'usage contraire. Le temps du chargement ne commencera qu'à partir du moment où toutes les cales du bateau seront vidées de leur cargaison précédente et les ballasts vides et qu'il se trouvera au quai de chargement à moins qu' il ne doive attendre qu'un quai soit libre) (cette période d'attente ne devant en aucun cas dépasser 96 heures).

Un avis par écrit , doit être remis durant les heures de bureau (9 a m 5 p m ou 2 p m le samedi) notifiant au navire quand il pourra commencer son chargement . Si le navire est retardé plus longtemps les Affreteurs paieront les staries au taux de 4 d la tonne brute par 24 heures, ou au prorata. Les parties présentes s'exemptent mutuellement de toutes responsabilités en cas de temps perdu à cause de rixes, grèves,renvoi d'ouvrier ou de discussions entre les Officiers et les Hommes donnant lieu à un arrêt dans le travail des dockers Arrimeurs ou autres Ouvriers prenant part au travail des dockers Arrimeurs ou autres Ouvriers prenant part au travail ou à la remise de la quantité de charbon pour laquelle le bateau a été prévu ou d'arrêt du travail provoqué par des accidents de mines ou de machines, encombrements ou des voies férrées ou des ports , ou par raison d'inondations, gel, brouillards, tempêtes ou tout autre accident et incident inévitable. Dans l'éventualité d'un arrêt du travail dans la ou les mines de charbon intéressant le navire et qui serait provoqué par une des ráisons sus-nommées et qui se prolongerait pour une période ininterrompue de 6 jours (à dater du moment où le navire aurait dû être prêt a être chargé) cette charte partie devient nulle, à condition toutefois qu'aucune partie de cette cargaison n'aie été embarquée au moment de l'interruption du travail.

../..

../.. Toute contestation s'élevant au sujet de cet article devra être soumise à un Comité composé d'un Armateur, désigné par les Affreteurs si ils ne parviennent pas à un accord, la décision finale sera prise par un arbitre de leur choix.

4°) L'entrée ou la sortie en Douane du navire seront effectuées par les Armateurs ou leurs Agents au port de chargement ou de déchargement.

5°)Le charbon destiné aux soutes devra être séparé de la cargaison , selon les désirs des Affreteurs et aux frais du navire et la quantité mise en soute sera portée sur les connaissements. Si une partie de la cargaison doit être chargée dans des cales attenant aux soutes, les portes communicantes devront être cadenassées du coté des cales.

6°) Les connaissements seront préparés en accord avec les usages des autorités des mines de charbon, des chemins de fer, Docks ou Usines ils seront signés par le Capitaine, l'Agent ou les Armateurs, si on ne connaît pas la quantité embarquée, ni la qualité , ni le fret, ni les conditions, les connaissements devront être signés aux bureaux des Armateurs ou Affreteurs dans les 24 heures qui suivront le chargement du navire. Les Affreteurs auront la faculté de sous-louer à n'importe quel taux de fret sans porter préjudice à la présente charte partie et les connaissements devront être signés à n'importe quel taux de fret sans porter préjudice à la présente charte. Si le fret est moins élevé la différence sera payée comptant avant la signature des connaissements si il est plus élevé la différence sera portée sur les connaissements ou sera payée par une traite du Capitaine, payable après l'arrivée chez son Agent au choix de l'Affreteur.

7°) L'acte de Dieu, les ennemis du Roi , les contraintes imposées par des souverains ou peuples, ainsi que les interventions /../..

../.. des gouvernements ou de leurs préposés et les périls de la mer seront mutuellement exceptés.

Les Armateurs bénéficieront aussi pour tout ce qui concerne le contrat, des mêmes privilèges, droits et immunités contenus dans la section 2 et 5 de l'Acte des Tran ports de marchan ises par mer, 1924 ainsi que dans l'article 1V de la liste annexe. Le navire sera libre de naviguer sans pilotes, de s'arrêter dans n'importe quel port pour charbonner ou pour toutes autres opérations de faire des voyages d'essais, compenser ses compas, en prévenant de ses intentions, toutes ces mesures étant comprises dans le contrat de voyage. Les Affreteurs ne seront pas tenus responsables des négligences, défections ou erreurs de jugement des Arrimeurs employés à décharger la cargaison.

8°) La cargaison devra être prise le long du quai (dans le navire) par les consignataires, au port de destination (le navire étant dégagé de tous frais et risques) au taux moyen de tonnes par jour, proportionnellement au nombre d'heures de travail comprises dans la journée, en tenant compte du temps, les dimanches et jours fériés seront exceptés, à condition toutefois que le navife puisse décharger à cette vitesse; si le délai prévu est dépassé, les destinataires devront payer des staries au taux de 6 d par tonne nette enregistrée, par jour ou au prorata. Le navire ne pouvant rester en staries à ce tarif que pour une période de dix jours. Cette période sera calculée à partir du moment où le navire sera prêt à décharger notice devra en être donnée, pendant les heures de douane, que le navire soit amarré ou non. En cas de grêves, renvois d'ouvrier, troubles civils ou autres causes ou accidents indépendants de la volonté des consignataires et qui empêchent ou enrayent les opérations de déchargement ,on ne tiendra pas compte du temps perdu, à moins que

../..

../.. le navire ne soit déjà en staries (les destinataires devront effectuer le déchargement de la cargaison, le navire payant par tonne de 20 Cwts , ou 1,015 Kgs et ne fournissant que la vapeur les treuils, les treuillistes et aides).

9°) Le fret sera payé comptant à la remise de la cargaison au taux de change officiel en quantités suffisantes pour couvrir les frais ordinaires du navire, et le reliquat sera couvert, à moins qu'il n'en n'ait été décidé autrement entre les Armateurs et Affreteurs, par une lettre de change à 3 mois, sur la Banque de Londres ou en argent liquide au choix du Capitaine,.les destinataires de la cargaison devront verser un acompte sur le fret, si le Capitaine l'exige.

10°) Le navire sera dégagé de toute responsabilité en ce qui concerne les complications d'adresses au port de destination mais devra payer la commission habituelle de 2 % sur la quantité de la cargaison au moment de la signature des connaissements.

11°) Les Avaries si il y en a, seront réglées d'après les règles d'York et Anvers. Si le navire s'arrête dans un port pour voie d'eau ou avaries le Capitaine ou les Armateurs en préviendront immédiatement les Affreteurs.

12°) Le chargement ne doit pas commencer avant 6 a m le et si le navire n'est pas en place comme il a été convenu, avant 6 a m le ou s'il y a un malentendu au sujet des dimensions de l'etat ou de l'emplacement du navire, les affreteurs pourront annuler cette charte-partie, cette décision devra être notifiée au moment du le navire sera déclaré prêt à charger.

../.. 13°) Les Affreteurs sont dégagés de toute responsabilité à partir du moment où la cargaison est mise à bord et les avances de fret, accessoires de fret, avaries ou chargement ou une caution en banque auront été payées. Les Armateurs ayant un gage sur la cargaison pour le paiement des frets, des avaries et staries au port de débarquement.

14°)La pénalité pour non-exécution de la présente charte partie les dédommagements pour les avaries ne doivent pas dépasser la valeur estimée du fret.

15°) La commission de 5 % est due à
lorsque le navire sera chargé.

Nom de code: Welcon
Agréement : 1913
Modifié ; 1924

CHARTE PARTIE (coasting coal)

-:-:-:-:-:-

Pour le trafic de cabotage 1913 à utiliser du Canal de Bristol aux ports entre l'Elbe et Brest et pour le trafic entre ports anglais.

-:-:-:-:-:-

Il est ce jour mutuellement convenu entre Armateurs du vapeur de tonneaux de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ soutes exclues se trouvant présentement à et devant être prêt à prendre charge à ou vers le et Affréteurs de

port de chargement

1) Que le dit navire étant étanche , solide et en parfait état de navigabilité pour entreprendre le voyage , devra appareiller avec hâte et se rendre à comme il a été convenu avant qu'il ne quitte le port de déchargement ou avant qu'il n'arrive en rade, et que là il devra charger du quai ou des quais n'offrant habituellement aucun risque dans les conditions usuelles une cargaison complète de charbon, ne dépassant pas

cargaison

10 tonnes ni inférieure à tonnes provenant de la où des mines désignées par les Affréteurs, la cargaison toutefois ne doit pas dépasser ce que le navire peut raisonnablement arrimer et transporter au dessus de ses caliornes ,

../..

../..

provisions et armement, et étant ainsi chargé se rendra le plus rapidement possible à

Frais

2) Les Affréteurs paieront tous les droits de quais et autres droits et taxes sur la cargaison au port de chargement , ainsi que les frais de séparation nivellage, d'arrimages supplémentaires (s'il y en a) si la cargaison est composée de différents lots. Les réceptionnaires paieront tous les droits et taxes sur la cargaison au port de destination. Les Armateurs prendront à leur charge les droits de port, pilotage, remorquage et autres frais concernant le navire.

Durée du chargement

3) Le navire sera chargé en heures ouvrables , exception faite des Dimanches, fêtes locales légales, fêtes légales pour les mineurs, grève des mineurs ou ouvriers, gel, brouillards inondations, tempêtes et tout autre accident empêchant la remise ou le chargement de la cargaison en question , à moins qu'ils puissent être utilisés. Le temps prévu pour le chargement sera calculé à partir du moment où le navire sera prêt sous tous les rapports, à charger la cargaison entière dans les docks, comme il a été convenu, qu'il soit à quai ou non. Notice par écrit sera donnée quand le navire sera prêt à charger par le Capitaine ou les Agents des Armateurs

../..

../..

aux Affréteurs ou a leurs Agents pendant les heures ouvrables soit de 9 a m à 5 p m ou de 9 a m à 1 p m le Samedi. A moins que ces heures soient utilisées le temps du chargement ne pourra commencer à courir entre 5 p m et 9 a m, ni après 1 p m le Samedi. A moins qu'il soit employé le temps ne comptera pas du Samedi 5 heures p m au Lundi 7 a m de même pour les fêtes légales il ne comptera pas depuis la veille à 5 p m jusqu'au lendemain de la fête à 7 heures a m,

Staries au chargemnent

4) Si le navire n'est pas chargé dans le délai prévu, il ne pourra resté en staries plus de 10 jours au taux de par heure ouvrable, et si ce délai le taux sera augmenté de 50 %. Tout temps perdu par suite de grèves, renvois d'ouvriers ou de cessation de travail des Dockers ou Ouvriers, troubles civils, gel, brouillards, inondations, tempêtes ou accidents qui empêchent ou retardent le travail, transport par train, ou le chargement de la cargaison en question , ne sera pas compté comme temps à moins que le navire soit déjà en staries. Les staries ne pourront s'accumuler à aucun moment où le navire ne se trouvera pas à la disposition des Affréteurs pour effectuer le chargement.

../..

../..

Pour les ports français et Londres lorsque cette clause est utilisée, les blancs des 3,4 et 16 ne doivent pas être réglés

5) Le navire sera chargé et déchargé en heures ouvrables . L'excédent de temps pris pour le chargement ou au contraire les heures gagnées sur cette opération seront portées sur les connaissements toutes les autres conditions et exceptions inclues dans les clauses 3,4 & 16 seront appliquées respectivement, la prime de rapiditié sera au taux par heure ouvrable, si le navire reste plus de 10 jours en staries ce taux sera majoré de 50 % .

Soutes

6) Le temps employé à l'arrimage et au charbonnage ne comptera pas.

Grèves au port de chargement le navire n'ayant pas commencé à charger

7) Dans le cas où une grève , renvoi d'ouvriers, ou arrêt du travail des mineurs ou des ouvriers (ne concernant pas les ouvriers employés par les Armateurs) empêcherait le chargement de la cargaison , les Affréteurs ou Armateurs auront la faculté à condition qu'aucune partie de la cargaison ne se trouve à bord 48 heures après que le travail ait été arrêté à une date ultérieure comprise dans l'interrutpion du travail de notifier que la présente charte partie est annulée, la résiliation prendra effet 24 heures après la réception d'une notice écrite, sous réserve que l'arrêt continue à ce moment là. Si les Armateurs sont responsables de l'annulation, les Affréteurs ont la faculté de déclarer dans les 24 heures suivant la réception de

../..

../..

la notice leur intention de garder le navire, le temps comptera à partir de l'expiration du délai prévu ci-dessus, sans tenir compte de l'arrêt du travail; dans ce cas la résiliation ne prendra pas effet. Si les Affréteurs prennent la décision mentionnée ci-dessus, 48 heures parès cette déclaration ou à une date ultérieure comprise dans l'interruption du travail, ils auront encore la faculté d'annuler définitivement la présente charte-partie en donnant un préavis de 24 heures aux Armateurs mais dans ce cas ils paieront les staries redevables pour la période s'étendant de la première déclaration jusqu'à l'expiration des 24 heures suivant la réception de la notice de résiliation ou jusqu'à une date antèrieure, si les Armateurs reprennent le navire. Le droit de résilier s'appliquera d'après cette clause que le navire soit déjà en staries ou non. En cas de résiliation, les staries devront être payées en cas de contestation la somme discutée devra être mise en banque avant l'expiration de la notice de résiliation, autrement le navire restera en staries jusqu'au paiement ou dépot en banque de la somme redevable à cette date.

grève au port de chargement le navire étant partiellement chargé

Si une partie de la cargaison a été chargée, les Armateurs peuvent donner 48 heures après la cessation

../..

../..
du travail ou à n'importe quelle date ultérieure comprise dans l'interruption au préavis de 24 heures aux Affréteurs les prévenant que le navire continuera sa route avec la part de cargaison se trouvant à bord et de leur intention de la remettre au port de destination dans les conditions prévues par la présente charte-partie(le fret au prorata si la charte partie a été faite pour une somme globale) ou bien qu'ils achèteront la cargaison en question au prix F.O.B. du marché du jour sur lequel la notice aura été donnée, à moins (dans les deux cas) que les Affréteurs déclarent qu'ils compteront le temps à partir de la réception de la notice , malgré l'arrêt du travail. Si le navire se trouve en staries , qu'une partie de la cargaison a déjà été chargée au moment de la cessation du travail et que les Armateurs ne déclarent pas leur intention de poursuivre le voyage ou d'acheter la cargaison ou partie de cargaison se trouvant à bord comme il a été dit ci-dessus, les Affréteurs devront alors être soulagés de la moitié des staries encourues pour toute la durée de l'arrêt. Dans les deux cas mentionnés ci-dessus, les Affréteurs auront en plus de la faculté d'exiger que le navire continue son voyage en payant le faux fret et les staries (s'il y en a) au moment de la signature des connaissements, ../..

../..

si les Armateurs décident de ne pas faire partir le navire avec la part de cargaison se trouvant déjà à bord, il est conveu en plus que si la cargaison à bord ne dépasse pas plus des 50% de la totalité du chargement prévu, les Affréteurs auront la faculté de la décharger en payant toutes les dépenses et les staries pour la période entre la déclaration et la fin des opérations de déchargment - en plus des staries encourues antérieurement et des frais d'arrimage et de chargement sur la dite cargaison. Les notices et déclarations seront faites par télégramme et seront valables à partir de leur réception pendant les heures ouvrables . Les fêtes légales et les heures entre 1 heure p m le Samedi jusqu'au Lundi 9 a m ne sont pas comprises dans les 24 heures de notice.

Grève au port de déchargement lorsque le navire est prêt à décharger

8) Si une grève, renvoi d'ouvriers ou autre incident survient au port de destination , qui empêcherait la livraison de la cargaison, les Armateurs ont la faculté de suspendre l voyage dans le cas où la grève etc... continuerait au moment où le navire se trouve prêt, à proximité du port de chargement '(en dehors toutefois de la zone soumise aux droits de port et de faire un ou des voyages de cabotage intermédiaires en attendant que le travail reprenne. Si les Armateurs décident de suspendre le voyage ils devront

../..

../..

en avertir les Affréteurs par écrit au moins 5 jours avant la date à laquelle le navire doit se trouver prêt au port de chargement à entreprendre le voyage prévu par la présente charte-partie. Dans les 36 heures suivant la réception de cette notice les Affréteurs devront déclarer si ils désirent annuler la présente charte partie ou si au contraire le navire dit être amené au port de chargement pour l'exécuter. Le temps de Samedi 1 p m à Lundi 9 a m ne sera pas compris dans cette période de 36 heures.

Arbitrage

9) Toute contestation s'élevant au sujet des conditions s'appliquant dans la présente charte-partie au port de chargement (clauses 8 comprise) sera référée à un Comité, composé d'un Armateur désigné par l'Association des Armateurs de Cardiff et d'un Exploitant de mines, désigné par l'Association des Exploitants de mines de charbon de Monmouthshire et de South Wales et si ils ne peuvent se mettre d'accord, la décision finale sera prise par un arbitre désigné par eux.

Date de chargement

10) Le temps nécessaire au chargement '(à moins que le travail ne commence avant)

../..

../..

sera calculé à partir de 9 a m à la date du les Affréteurs auront la faculté d'annuler la présente charte partie si un rapport volontairement faux a été fait au sujet du navire ou de son emplacement , ou si pour une raison quelconque il ne se trouve pas prêt à la date du à 9 a m ou à une date antérieure. Un télégramme sera envoyé aux Armateurs ou à leurs Agents quand le navire quittera son dernier port, ou avant pour indiquer la date prévue pour son départ, ce télégramme devra être communiqué dès sa réception aux Affréteurs ou à leurs Agents , à défaut la durée du chargement sera augmentée de 24 heures, mais aucune prime de rapiditié ne sera réclamée pour cette période. Si le navire rejoint un port du canal de Bristol pour effectuer son déchargement il enverra un pré-avis de 24 heures donnant la date à laquelle il espère être libre de toute cargaison interne.

Connaissements

11) Les connaissements seront dressés d'après le modèle porté sur la charte-partie du"Chamber of shipping Coasting Coal" de 1913 et le poids qui y est inscrit sera celui adopté par les mines , chemin de fer, docks ou usines. Ces connaissements seront signés par le Capitaine , les Agents ou Armateurs du navire, au Bureau des Affréteurs ou de leurs Agents , dans les 24 heures suivant le chargement

../..

../..

du navire. Il peut être exigé du Capitaine qu'il signe des connaissements séparés pour le charbon contenu dans les différentes cales ou pour des lots nettement départagés par les Affréteurs, les Armateurs ne sont pas responsables des livraisons séparées, ni des dédommagements en cas de déficit dans la quantité de charbon livrée à condition que toute la cargaison prise à bord ait été remise, si on le désire le Capitaine ou un des Officiers en fera la déclaration sous-serment, les Armateurs étant seulement tenus comme il vient d'être dit de livrer la cargaison qu'ils ont reçue à bord.

Réaffrétement

12) Les Affréteurs ont le droit de réaffréter ou de sous-louer à n'importe quel taux de fret sans porter préjudice à la présente charte-partie. Si ce fret est inférieur, la différence sera payée comptant au moment de la signature des connaissements, si il est supérieur la différence sera remboursée aux Affréteurs par les Armateurs au moment du paiement du fret.

Frais à charge des Affréteurs

13) Les charges des Affréteurs etc.... devront être payées au moment de la signature des connaissements autrement elles peuvent être déduites au port de destination plus une commission de 2 1/2 % pour couvrir l'intérêt et l'assurance.

Destination délivrance

14) Etant chargé , le navire appareiller à immédiatement pour et remettra sa cargaison le

../..

../..

long de n'importe quel navire, dépôt flottant ou chaland , quai ou de n'importe quel emplacement utilisé habituellement pour les déchargements , suivant les ordres qu'il a reçu à condition qu'il y soit en sécurité (toujours à flot, à moins qu'il n'en n'ait été convenu autrement) le fret étant payé au tarif de (ou à un tarif supérieur) livre sterling par tonne de 20 cwts prise à bord, mais si les destinataires ont l'intention de payer le fret seulement sur la quantité remise ils sont tenus de déclarer par écrit leur décision de faire peser la cargaison avant l'ouverture des panneaux. Dans les ports du Continent la tonne sera calculée à 1.015 Kgs.

Fret

15) Si cela est jugé utile 1/3 du fret sera payé au moment de la signature des connaissements moins une commission de 2 % pour couvrir l'intérêt et l'assurance, le reliquat sera versé comptant au moment du déchargement et de la livraison correcte de la cargaison au port de destination et au taux de change officiel, si c'est dans un port du Continent, mais les réceptionnaires paieront le fret par avance, pendant la livraison si le Capitaine ou les Armateurs le jugent opportun .

Déchargement

16) La cargaison sera déchargée en heures ouvrables à raison de tonnes, par heure ouvrable à condition que le navire puisse livrer

../..

../..

à cette vitesse (les dimanches et fêtes légales seront exceptés). Le temps du déchargement comptera à partir de l'arrivée du navire dès que le Capitaine ou ses Agents auront averti par écrit les réceptionnaires ou leurs Agents, que la déclaration en douane sera faite ou que le permis de décharger aura été obtenu et que le navire sera prêt à décharger qu'il soit à quai ou non, sans tenir compte des lois et des usages contraires ayant cours dans le port mais la planche ne devra pas commencer entre 6 heures p m et 6 heures a m .

Encombrement du port de déchargement

Mais si le navire ne peut entrer dans le port, rade ou docks ou qu'il ne peut atteindre l'emplacement prévu pour le déchargement par suite d'encombrement de navigation ou de trafic terrestre (ne provenant pas de grèves, renvois d'ouvriers, troubles civils, gel, inondations, tempêtes ou accidents existant déjà) le navire sera considéré prêt à décharger et la planche commencera à partir de la première marée après son arrivée au port(ou aussi près qu'il lui sera permis d'en approcher) toutefois le temps employé pour le déplacement du navire du point d'arrivée à l'emplacement du déchargement ne comptera pas mais si la marée en question à lieu entre 6 p m et 6 a m le temps ne comptera qu'à

../..

../..

qu'à partir de 6 a m .

Déchargement devant périodes exceptionnelles

Si une partie de la cargaison est déchargée pendant une des périodes d'exception mentionnées ci-dessus , les heures effectivement employées à décharger seront comptées et les réceptionnaires couvriront tous les frais supplémentaires (s'il y en a) contractés, à moins qu'il n'en n'ait été mutuellement convenu autrement.

Staries au déchargement

Si le navire n'est pas déchargé dans le délai prévu il ne pourra pas demeurer plus de 10 jours en staries au taux de par heure ouvrable et si il est retenu plus longtemps le taux sera majoré de 50 % par heure ouvrable. Toute perte de temps provenant de grève, renvoi d'ouvriers, troubles civils, gel, inondations, tempêtes ou tout autre accident indépendant de la volonté des réceptionnaires , qui empêcherait ou retarderait le déchargement , ne comptera pas à moins que le navire ne se trouve déja en staries.

Poids

17) Si les réceptionnaires décident de faire peser la cargaison au port de destination, le pesage sera effectué par un peseur juré, les consignataires couvrent tous les frais, mais les Armateurs ou leurs Agents peuvent fournir un peseur juré pour contrôler cette opération aux frais du navire

../..

../..

Arrimage

18) Les réceptionnaires effectueront le déchargement de la cargaison, le navire payant par tonne de 20 cwts ou de 1.015 Kgs . Les réceptionnaires fourniront les treuillistes, grutiers, toute la main-d'oeuvre nécessaire ainsi que les appareils, le bord fournissant éventuellement les treuils et la vapeur nécessaires à leur manoeuvre .

19) Le navire sera dégagé de tous frais d'expédition.

Exceptions

20) L'acte de Dieu des ennemis du Roi, la contrainte de Princes, Gouverneurs ou Peuples, y compris l'intervention d'Autorités Gouvernementales ou de leurs préposés et les périls des mers seront mutuellement exceptés.

Les Armateurs pour tout ce qui concern' ce contrat, bénéficieront des mêmes privilèges droits et immunités qui sont compris dans les sections 2 & 5 de l'Acte des transports de marchandises par mer , 1924 ainsi que dans l'article IV la liste annexe.

Le navire est libre de naviguer sans pilote, de s'arrêter dans n'importe quel port pour charbonner ou pour toute autre opération, ou de faire des voyages d'essais en avertissant de son intervention ou de compenser ses compas sans préjudice à la présente charte-partie.

../..

../..

Avaries

21) En cas d'avaries, les règlements seront effectuées conformément aux règles d'York et d'Anvers 1924 . Si le navire s'arrête dans un port pour cause de voies d'eau ou d'avaries, le Capitaine ou les Armateurs devront en informer les Affréteurs immédiatement.

Fin de la responsabilité

22) La responsabilité des Affréteurs cessera dès que la cargaison se trouvera à bord que l'acompte sur le fret et les staries au chargement (si il y en a) auront été payés, ou si il y a une contestation , que la somme di cutée aurá été déposée en banque, les Armateurs ayant en gage la cargaison pour le fret, staries au déchargement et pour les avaries.

Pénalités

23) La pénalité pour la non-exécution de la présente charte partie ou pour des dommages réels ne pourra dépasser la valeur estimée du fret.

Commissions

24) Les Armateurs du navire devront une commission de pour cent à après le chargement de la cargaison (que le navire soit perdu ou non) les Armateurs ou leurs Agents prendront à leur charge l'entrée et la sortie en Douane du navire au départ et à l'arrivée.

.....

CHARTE PARTIE POUR LE TRAFIC DU CHARBON ALLEMAND 1933

-:-:-:-:-:-:-:-

Il est ce jour mutuellement convenu entre
Armateurs du vapeur à hélice classé de
tonneaux de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ
tonnes, soutes exclues, actuellement à et prêt à prendre
charge vers le et Affreteurs.

1) Que le dit navire étant étanche, solide, en parfait état de navigabilité pour entreprendre le voyage, devra avec hâte appareiller et se rendre à et là charger (si c'est pour charger dé la houille à Emden, au quai du " Brikettfabrik Emden" a être complété si c'est nécessaire dans la nouvelle rade extérieure , dans les conditions usuelles, d'un emplacement offrant aucun danger désigné par les Agents des Affreteurs , une cargaison complète de qui ne sera ni supérieure à tonnes ni inférieure à tonnes et ne dépassant pas ce que le navire peut raisonnablement arrimer et transporter en sus de ses caliornes appareux, provisions et meubles, et, étant ainsi chargé il se rendra le plus rapidement possible à et là il livrera sa cargaison , le navire étant le long de n'importe quel quai, navire ou chaland , dépôt flottant ou péniche ou n'importe quelautre emplacement habituellement employé pour les déchargements, qui lui aura été indiqué et où il pourra remettre la cargaison sans danger, toujours à flot, mais si on l'oblige à changer de place, les frais de cette opération seront couverts par les destinataires et l'on tiendra compte du temps, le fret étant payé au tarif de per tonne de 20 cwts ou 1,015 Kgs livrée ou d'après la quantité portée sur les connaissements moins 2 %,

../..

../.. ceci étant au choix des réceptionnaires devra être déclaré par écrit avant l'ouverture des panneaux . Si les réceptionnaires décident de faire peser la cargaison au port de destination, le pesage sera effectué à leurs frais par un peseur juré . Les Armateurs peuvent fournir un peseur juré pour effectuer un contrôle aux frais du navire. Si un déficit est constaté à la suite de cette opération, il affectera le fret seulement duquel aucune remise ne pourra être faite pour un déficit constaté dans la cargaison, sans tenir compte des droits de douane encourues au port de destination; mais si on le leur demande les Armateurs fourniront une attestation signée par le Capitaine et les Officiers déclarant que toute la cargaison à bord a été livrée. Le fret comprend tous les frais d'arrimage, droits de port, frais de pilotage, droits consulaires, frais de remorquage et toutes autres charges concernant le navire.

2) Les Affreteurs paieront tous les droits de quai et autres droits et taxes affectant la cargaison au port de chargement ainsi que les frais de séparation en différents lots, nivellage, arrimage spécial (s'il y en a) , ne provenant pas du mode de construction du navire. Les réceptionnaires paieront tous les droits et taxes sur la cargaison au port de destination.

3) Le Capitaine ou les Armateurs avertiront par écrit les Affreteurs jours ouvrables pleins avant la date à laquelle le navire se trouvera prêt au quai du chargement désigné par la présente charte partie , déclarant aussi la

../..

../.. quantité exacte qu'il garantit pouvoir charger. UN télégramme sera envoyé à quand le navire quitte son dernier port ou a défaut 24 heures supplémentaires seront acordées pour le chargement.

Le temps nécessaire au chargement (à moins que les opérations puissent être commencées avant) ne comptera pas avant 9 A.M à la date du et les Affreteurs auront la faculté de résilier la présente charte partie si un rapport volontairement faux a été fait au sujet du navire ou de son emplacement ou si pour n'importe quelle raison il n'est pas prêt au quai du chargement à la date du ou à une date antérieure à 9 heures A.M, cette option devant être déclarée au moment où le navire fera connaître qu'il est prêt à charger.

4) La cargaison sera chargée à raison de:

Mais au moins 48 heures ouvrables devront être accordées pour effectuer le chargement	Charbon	1.000 tonnes	pour des vapeurs ayant une capacité de moins de 3000T
		1.200	ayant une capacité supérieure à 3.000 Tonnes
	Coke	800	
	Houille	600	à Rotterdam et Emden

par 24 heures ouvrables, consécutives (exception faite du temps utilisé pour le charbonnage oud e l'attente de l'arrivée du charbon destiné aux soutes, des dimanches et fêtes légales d'intérêt local, des lundis de Pâques et de Pentecôte et de deux jours pour Noël, le temps ne comptera pas non plus du samedi ou veille de fête à partir de midi jusqu'au lundi ou lendemain de fête à 7 a m, à moins que ce temps puisse être employé au chargement). ../..

../..Le temps comptera à partir du moment où le navire aura notifié par écrit qu'il est vide de toute cargaison interne ou de lest dans ses cales et qu'il est prêt à charger, la notice susmentionnée devra être remise pendant les heures de bureau de 9 heures a m à 5 p m ou jusqu'à midi le samedi.

5°) Les staries seront payées à raison de L/1t/6 par heure pendant le chargement. Toute perte de temps provenant de rixes grèves , renvois d'ouvriers ou par suite de discussion entre les Officiers et les Hommes provoquant un arrêt dans le travail des Dockers, Arrimeurs ou toute autre main-d'oeuvre employée au travail ou à la livraison de la cargaison pour laquelle le navire a été prévu, ou par raison d'accident dans les mines d'accident de machines,d'obstruction sur la voie ferree ou dans les docks; ou par raison d'inondations, de gel, de brouillards, de tempêtes ou d'interruption de la navigation sur les fleuves ou sur les canaux ou par toute cause indépendante de la volonté des Affreteurs, ne sera pas comprise dans le temps réservé au chargement , à moins que le navire ne soit déjà en staries . A n'importe quel moment où le navire sera retiré des mains des Affreteurs pendant le chargement, les staries ne pourront s'accroître.

Si le navire charge une partie de la cargaison pendant les périodes d'exception, le temps réellement employé sera compté .

6) Dans l'éventualité d'un arrêt ou d'arrêts provenant d'une des causes citées ci-dessus (ne comprenant pas les grèves d'ouvriers au service des armateurs) et empêchant le chargement de la cargaison , les Armateurs ou Affreteurs pourront (à condition toutefois qu'aucune partie de la cargaison ne se trouve

../..

../ à bord) 6 jours après le début de l'empêchement ou à n'importe quelle date ultérieure comprise dans l'arrêt du travail déclarer que la présente charte partie est annulée, la résiliation prendra effet 48 heures après la réception de la notice.

Si les Armateurs sont responsables de cette décision, les Affréteurs auront la faculté de déclarer le navire et ils compteront le temps à partir de l'expiration de ce délai malgré l'arrêt du travail dans ce cas il n'ya aura pas résiliation.

7) La cargaison sera arrimée par des hommes désignés par les Agents des Affréteurs.

aux ports Emden ou de la Weser à R.M -30 pour le charbon
54 pour coke
81 pour houille

les vapeurs tewendeck payant en supplément pour chaque tewendeck :

R.M -10 pour le charbon R.M I5 pour le coke d'après la capcité des cales.

	pour le charbon	pour le coke
à Rotterdam		
si il est (selftrimmer)	fl 0,15	0,20
" (ersytrimmer)	0,22 1/2	0,27 1/2
si il est (tewendeck)	0,30	0,35

Les vapeurs ayant 3 ponts ou plus paieront en supplément 0 fl 10 (en plus du tarif appliqué aux vapeurs ayant des entreponts à partir du deuxième pont).

Le tarif pour la houille est invariablement fixé à 0 fl 60 toutes les charges étant comptées par tonne de 1000 Kgs.

Le navire fournira éventuellement la vapeur , les treuils

../..

../.. les treuillistes et leurs aides et le nécessaire sur demande. et pour couvrir la responsabilité de l'employeur, il sera perçu 12 % en sus pour lesfrais d'arrimage.

8) Le charbon de soute sera fourni par les "Amis" des Affreteurs au prix curant ou d'après les conditions du contrat si les armateurs en ont contractés un avec les dits "Amis" .

Ce charbon de soute devra être convenablement séparé de la cargaison, à la statisfaction des Affreteurs et aux frais du navire la quantité sera portée sur les connaissements. Si une partie de la cargaison est transportée dans une cale communicant avec les soutes, les portes communicantes seront cadenassées du coté de la cale.

9) Les connaissements seront dressés d'après le modèle habituel en accord avec le poids déclaré par les péniches ou les chemins de fer et seront signés par le Capitaine, l'Agent ou les Armateurs, quantité inconnue, le fret et les conditions tels qu'ils ont été compris par la présente charte partie. Les connaissements seront signés dans le bureau des Agents des Affreteurs, dans les 24 heures suivant la fin du chargement du navire.

10) L'acte de Dieu, d'ennemis , la contrainte des Princes ou Gouverneurs, les périls des mers sont exceptés. Ainsi que le feu, la barateric du Capitaine et de l' équipage, les pirates, collisions, échouements et accidents de navigation vices cachés ou accidents à la coque aux machines, aux chaudières toujours exceptés, même s'ils sont dûs à la négligence à la faute ou à une erreur de jugement de la part du Pilote, du Capitaine, des Membres de l'Equipage ou de toute autre personne employée par l'Armateur, ou dont il est responsable ne résultant pas toutefois en aucun cas, d'un manque de diligence de l'Armateur du navire

../..

../.. ou du Gérand à bord. Les Affréteurs sont responsables d'aucune négligence, faute ou erreur de jugement de la part des Arrimeurs employés pour le chargement et le déchargement de la cargaison. Le vapeur a la liberté de faire escale dans n'importe quel port, à son grè, de naviguer sans pilotes, de remorquer ou de venir en aide à des navires en détresse et de dévier de sa route en but d'un sauvetage de vie humaine ou de biens.

11) La cargaison sera prise le navire étant à quai au port de destination par les destinataires, le navire étant dégagé de tous risques ou dépenses. La livraison s'effectuera comme suit:

charbon à raison de tonnes

coke à raison de tonnes

houille à faison de tonnes par jour, le temps le permettant (les dimanches et fêtes légales exceptées) et à condition que les moyens du navire soient suffisants pour livrer à cette vitesse, si le navire est retenu plus longtemps, les destinataires paieront les staries au taux de par tonne nette enregistrée et par jour de travail (ou au porata). Le temps commencera quand le navire est prêt à décharger et qu'il en a fait la déclaration qu'il soit à quai ou non. En cas de grèves renvois d'ouvriers, troubles civils ou de toute autre cause ou accident indépendant de la volonté des destinataires, qui empêcherait ou retarderait le déchargement de la cargaison, le temps pérdu ne doit pas compter à moins que le navire ne soit déjà en staries. Les destinataires effectueront le déchargement de la cargaison, le vapeur payant pour le charbon pour le coke pour la houille, par tonne de ../..

../.. 20 cwts ou 1015 Kgs , d'après la quantité portée sur les connaissements et ne fournissant que la vapeur, les treuils, les treuillistes et leurs aides.

12) Le fret sera payé au tarif de si l'armateur le désire à la signature des connaissements (que le navire soit perdu ou non) et comptant une commission de 3 % étant déduite pour couvrir l'assurance maritime et l'intérêt (l'Armateur ou son Agent prévenant par écrit les Affreteurs avant que le navire ne commence à charger si un acompte sur le fret est nécessaire) et le restant sera réglé en monnaie courante et en quantités suffisantes à la livraison correcte de la cargaison, pour couvrir les frais ordinaires du vapeur et le reliquat (à moins qu'il n'en n'ait été convenu autrement entre les Armateurs et les Affreteurs) sera payé par une lettre de change à trois mois sur Londres, ou comptant moins 1 1/4 % au choix du réceptionnaire. Les réceptionnaires seront tenus de payer le fret en acompte pendant la livraison si le Capitaine en fait la demande. Le compte des Affreteurs au port de départ sera réglé dès sa réception autrement les Affréteurs peuvent le déduire au moment du règlement du fret au port de destination plus une commission de 3% pour couvrir toutes les charges y compris l'assurance et l'intérêt.

13) Le vapeur sera consigné aux Agents des Affréteurs dans les conditions habituelles au port de chargement et au port de destination, et il paiera la commission habituelle de 2% sur le fret aux Affréteurs à la signature des connaissements.

14) Le courtage de pour cent est du , la cargaison étant chargée, à

../..

../.. 15) En cas d'avaries, elles seront réglées en accord avec les régles d'York/Anvers 1924. Si le navire fait escale dans un ou des ports, pour cause de voies d'eau ou d'autres avaries, le Capitaine ou les Armateurs en préviendront les Affreteurs sans délai.

16) La responsabilité des affréteurs sera dégagée, dès que la cargaison aura été embarquée, et que l'accompte sur le fret le faux fret et les staries aurport de départ auront été réglés, l'Armateur ayant en gage la cargaison pour le fret, les staries et les Avaries.

17) La pénalité pour la non-exécution de la présente charte partie , les dommages reconnus ne dépassera pas la valeur estimée du fret.

18) Dans les Ports algériens les droits de péage seront à la charge des Armateurs.

19) Le Capitaine télégraphiera au courtier en quittant le port de chargement.

20) Si le navire possède un poste émetteur il enverra un message à en passant

O

O O

CHARTE PARTIE CHARBONNIERE DE LA BALTIQUE
ET DE LA MER BLANCHE DE LA COTE EST D'ANGLETERRE ET DES
PORTS D'ECOSSE à DESTINATION DE TOUS PORTS DE
BALTIQUE, SCANDINAVIE & MER BLANCHE

Nom de Code:
Baltcon
agréee à Stockholm
5 sept. 1908
modifiée sept.1909
mise en application
pour le trafic entre exportateurs
anglais et importateurs scandinaves
en mai 1931
modifiée en 1924-25

Il est ce jour mutuellement convenu entre
Armateurs du de tonneaux
de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ
soutes exclues, se trouvant maintenant à
et prêt à prendre charge vers le
et Affréteurs.

1) Que le dit navire, étant solide et en parfait état de navigabilité pour entreprendre le voyage devra appareiller avec hâte et se rendre à et là charger dans les conditions usuelles , une cargaison complète de charbon , ne dépassant pas tonnes, ni inférieure à tonnes et étant ainsi chargé , se rendra le plus rapidement possible à et là mettre sa cargaison à disposition le long du quai, dépôt flottant ou chaland indiqué par les destinataires de la cargaison ou tout au moins aussi prêt qu'il pourra en approcher en sécurité , toujours à flot.

2) A) Le fret sera payé au tarif de par tonne de 20 cwts, d'après la quantité chargé à condition que le navire arrive à destination sans que les panneaux n'aient été ouverts, avec la faculté pour les consignataires (décision qui doit être notifiée par écrit avant l'ouverture des panneaux) de payer d'après la quantité déchargée; dans ce cas la cargaison devra être pesée à bord ou le long du navire par un peseur juré , tous les frais de ce pesage seront couverts par les destinataires , néammoins l'Armateur ou son Agent a le droit

../..

../.. de fournir un peseur juré pour effectuer un contrôle aux frais du navire

Ce paragraphe est facultatifet n'est mis que sur accord des 2 parties

B) Un acompte peut-être versé au port de départ pour couvrir les frais ordinaires du navire, si le Capitaine le juge utile, l'acompte toutefois ne devra pas dépasser le tiers du fret, il ser avancé par les Affréteurs au taux de 1 % (pour couvrir la commission et l'intérêt) plus les frais d'assurance(cet article est facultatif et devra être rayé à moins ~~qu~~ que les deux parties en conviennent mutuellement).

C) Les destinataires devront payer un acompte sur le fret pendant le déchargement si le Capitaine le demande.

D) Le fret total (moins l'acompte versé au départ si il en existe un) devra être payé comptant au moment du déchargement et de la remise de la cargaison dans le port de destination au taux de change officiel le dernier jour du déchargement et par une lettre de change à vue sur la banque de Londres.

3) Le navire est dégagé au port de départ ainsi qu'au port d'arrivée de tous droits d'expédition, commission d'encaissement pour fret, frais de lestage sains exceptés tous les droits d'expédition ou de lestage sont imposés les réceptionnaires de la cargaison devront rembourser le navire.

4) Les Affréteurs paieront tous les droits et impôts sur la cargaison au port de départ et prendront à leur charge les frais de séparation en différents lots, de nivellage.

../..

../.. et dans le district de la Tyne , tous frais supplémentaires d'arrimage qui ne proviennent pas du genre de construction du navire. Les réceptionnaires paieront tous les droits et impôts sur la cargaison au port de destination, ainsi que tous les frais supplémentaires de déchargement provenant de séparation en plusieurs lots. Les Armateurs paieront l'arrimage (sauf dans les cas prévus ci-dessus) pendant le chargement , droits de port de pilotage, remorquage et autres charges concernant le navire.

5) A.) La cargaison sera chargée en heures consécutives (exception sera faite à moins qu'ils ne soient utilisés du Samedi midi au Lundi 6 A.M , ainsi que des jours de fête légale pour des mineurs et dockers jusqu'à 6 h du matin le lendemain, la durée du chargement est calculée à partir de 6 A.M (si c'est un jour non férié) du jour suivant celui ou l'agent des mines ou son bureau aura reçu un avis par écrit déclarant le bateau est prêt à charger.

vise que district la Tyne

La date du chargement ne doit pas être antérieure le à 6 am mais les Armateurs devront donner par écrit la date du chargement à partir de 6 a m du jour nommé) en envoyant un avertissement de jours nets . Si le navire n'est pas prêt dans les 48 heures suivant la date fixée, 24 heures supplémentaires seront accordées pour la durée du temps de planche. Si le délai dépasse 48 heures, 6 heures supplémentaires seront ajoutées aus ursis par 24 heures de retard, toutefois le total d'heures supplémentaires ne dépassera pas heures.

../..

../.. B.) Le chargement sera effectué en heures consécutives '(exception faite du samedi midi à 6 a m le lundi, des jours de repos des charbonnages ou des docks et jusqu'à 6 a m le lendemain de ces jours fériés) . Le temps court à partir du moment où une notice écrite aura été donnée aux Armateurs ou à leurs Agents au moment du chargement indiquant que le navire est prêt dans le dock à recevoir la cargaison entière. Cette notice peut être remise au bureau des Armateurs entre 9 a m et 5 p m ou le Samedi entre 9 a m et 1 p m.La date de chargement ne sera pas avant 9 a m le mais les Armateurs devront donner par écrit la date du chargement (à partir de 9 a m) Si le navire n'est pas prêt dans les 48 heures à partir de la date du chargement, 24 heures supplémentaires lui seront accordées et s'il n'est pas encore prêt après 48 heures, on lui accordera 6 heures de sursis par 24 heures de retard, toutefois le total n'excédera pas heures.

(ne vise que les ports de Humler et les ports écossais)

6) Mais si le navire est empêché d'entrer dans le port, rade ou dock, on ne peut s'approcher de l'emplacement prévu pour le chargement par raison d'un embouteillage du trafic dans le port ou sur le quai , ne provenant d'aucune des causes d'exception mentionnées dans l'article 9, le navire sera considéré comme prêt à charger à la première marée haute suivant son entrée dans le port, ou tout au moins aussi près qu'il pourra en approcher il devra en être donné avis à ce moment et les heures seront comptées comme il a été convenu dans l'article 5 A ou 5 B, ../..

../.. Mais les heures perdues ne compteront que comme dernief, et le temps nécessaire au navire pour aller du lieu où il a été arrêté à l'emplacement prévu pour le chargement ne comptera pas comme temps de planche et le navire ne sera pas considéré en staries.

7) Un télégramme sera envoyé ou communiqué aux Chargeurs ou aux Agents des Affréteurs au port de départ quand le navire quittera son dernier port, ou quand il se dirigera vers un port local pour décharger un préavis de 24 heures doit être donné précisant le moment ou le bateau sera libéré de sa cargaison ou à défaut 24 heures supplémentaires seront accordées pour le chargement.

8) Les heures prises pour le charbonnage ne compteront pas (à moins que le charbonnage et le chargement puissent être fait en même temps) ni celles prises pour l'arrimage permettant d'effectuer le charbonnage. Dans le cas où le bateau arrime pour charbonner et ne rejoint pas le quai de chargement avant samedi à midi , le chargemnt ne sera repris que le lundi suivant à 6 heures A M, à moins qu'il ne soit pas interrompu. Si une partie de la cargaison est chargée pendant les périodes d'exception susnommées, seules les heures actuellement prises par le chargement du navire seront comptées en calculant le temps nécessaire pour le chargement.

clauses 8 &9 applicables à tous les ports déchargements anglais

9) A) Si le navire est retenu plus longtemps qu'il n'a été prévu pour son chargement, les Affréteurs paieront les staries au

../..

../.. taux de par heure ouvrable.

B) Les parties ici présentes s'exemptent mutuellement de toute responsabilité (sauf dans le cas prévu pour le règlement des grèves) en cas de retard causé par des rixes, renvois d'ouvriers ou discussions entre les Officiers et les Hommes ou par raison d'accidents de mines ou de machines , encombrements sur les voies ferrées ou dans la rade (ne comprenant pas l'embouteillage du trafic du port ou des quais) ou par raison de gel, inondations brouillards tempêtes ou tout autre accident ou incident inévitable provoquant soit un arrêt , soit un ralentissement dans le travail, dans la mise à la disposition, ou dans le chargement de la cargaison pour laquelle le navire á été affrété , ayant lieu à la date de la signature de la présente charte partie ou à une date ultérieure.

C) Dans le cas d'arrêts provoqués par une des causes susnommées (exception faite des grêves telles qu'elles sont définies dans le règlement des grêves) continuant pour une durée de 4 jours consécutifs depuis la date où le navire est prêt à charger la cargaison reçue des mines, le concernant, la présente charte partie est annulée à condition qu'aucune partie de la cargaison n'ait été chargé à bord du navire. Si une partie de la cargaison a été chargée, les Armateurs ne pourront pas donner moins de 24 heures de préavis (ne pouvant expirer avant que les quatre jours susmentionnés ne soient révolus) et ils achèteront la dite cargaison au tarif officiel ayant cours le jour où ils enverront le préavis. Mais si la quantité chargée dépasse les 50 % de la portée en lourd du navire sans tenir compte des soutes comme il a été prescrit plus haut, les Affréteurs peuvent obliger le navire à entreprendre../..

../.. le voyage payant le fret en entier pour la cargaison chargée et la moitié du fret pour le reliquat en se basant sur la dite portée en lourd du navire .

D) Le navire devra aller vers où quitter le "spent durant son chargement aux risques et au frais de l'Armateur.

E) Si le navire n'est pas prêt à compléter son chargement une fois qu'il aura commencé , seules les heures prises par le chargement partiel seront comptées mais au moins la moitié des heures prévues pour le chargement devront être accordées aux Affréteurs pour compléter le chargement. Cette clause ne s'applique pas aux opérations de charbonnage ou d'arrimage en vue de charger le charbon des soutes.

10) Le navire doit avoir une quantité de charbon suffisante pour ses besoins . Les Armateurs ayant la faculté de l'acheter si ils le désirent. Le charbon destiné aux soutes dit être nettement séparé de la cargaison à la satisfaction des Affréteirs et la quantité sera portée sur les connaissements.

Les partis présents choisiront entre les 2 possibilités

Aucun charbon destiné aux soutes ne doit être mis dans les cales de la cargaison sans la permission des Affréteurs.

Si une partie du charbon destiné aux soutes est chargé dans les cales , il devra être nettement séparé de la cargaison, à la satisfaction des Affréteurs mais aux risques et aux frais de l'Armateur; de même toute dépense supplémentaire ou temps perdu dans le déchargement (si il y en a) causé en conséquence seront au

../..

../.. seront au compte de l'Armateur.

11) Le Capitaine, Armateur ou son Agent sont tenus par la présente charte partie de signer les connaissements d'après le modèle ci-inclus "quantité" et qualité chargées inconnues " au bureau des Affréteurs ou de leur Agent au port de départ dans les 24 heures suivant la fin du chargement.

12) Les Affréteurs auront le droit de réaffréter ou de sous-louer à n'importe quel tarif de fret , sans porter préjudice à la présente charte-partie, et les connaissements seront signés à n'importe quel tarif de fret sans porter préjudice à la présente charte partie?. Si ce fret est inférieur, l différence sera payée comptant avant la signature des connaissements, si il est supérieur il sera porté sur les connaissements, ou au choix des Affréteurs il leur sera remboursé par les Armateurs après le paiement du fret.

13) L'acte de Dieu, d'ennemis du roi, la contrainte des souverains ou peuples ent enant compte des interventions d'autorités gouvernementales ou de leurs préposés et les périls des mers seront mutuellement exceptés .

Les Armateurs en tout ce qui concerne ce contrat bénéficieront en outre des mêmes privilèges , droits et immunités contenus dans la section 2 & 5 de l'Acte des transports de marchandises par mer, 1934 et dans l'article IV de la liste annexe.

14) Les avaries si il y en a, seront réglées en accord avec les Règles de York et Anvers 1924. Si le navire s'arrête dans un port pour cause de voie d'eau ou d'avarie, les Armateurs préviendront immédiatement les Affréteurs de ce fait.

15) La cargaison sera prise, le navire étant le long du quai au port de déchargement par les destinataires, le navire étant dégagé de toute responsabilité ou dépense, au taux moyen de tonnes

../..

../.. par journée de 24 heures ouvrables (exception faite du Samedi 1 p m au Lundi 7 a m, de toutes les fêtes légales pour les ouvriers du port , à moins qu'ils puissent être employés)à condition que le navire puisse décharger à cette vitesse . La durée du tmps du déchargement sera calculée à partir de 2 heures p m du jour où les douanes auront été prévenuesde l'arrivée du navire et qu'il est prêt (qu'il soit à quai ou non) à remettre la cargaison, les réceptionnaires étant prévenus par écrit entre 9 heures A M et midi . Si notice n'est donnée qu'après midi mais avant 5 heures, le temps ne compt era qu'à partir du lendemain à 7 A.M, ceci sans - tenir compte d'aucun usage ou loi existant dans le port d'arrivée , mais le temps pris pour aller de la rade au quai ne comptera pas. Si le navire n'est pas vidé dans le temps prévu, les destinataires paieront des staries au taux de par heure ouvrable , payable au jour le jour. Dans le cas de grêves, renvois d'ouvriers, troubles civils, accidents ou autres causes ne dépendant pas de la volonté des destinataires, ralentissant ou arrêtant le déchargement, le temps ainsi perdu ne comptera pas à moins que le navire soit déjà en staries.

(Lorsque l'art.15) (est acceptée) (l'art.16 sera annulé.Variantes) (pour les ports) (de Cronstadt, Pétrograd, pour autres ports russes) (Variantes à Riga) (Suruemunde, Stettin, Fairwater)

16) La cargaison sera chargée et déchargée en heures ouvrables, Le chargement se fera en accord avec les conditions prescrites dans les clauses de la présente charte partie , ayant trait au chargement , mais aucune prime de rapidité ne sera allouée au port d'arrivée (exception faite du samedi 1 p m au lundi 6 a m et des fêtes légales) . La cargaison sera prise dans le navire ...

../..

../.. par les destinataires au port d'arrivée , le navire étant dégagé de toute responsabilité ou dépense. Le temps nécessaire au déchargement est calculé à partir du moment ou l'arrivée du navire est annoncée à la douane et qu'il est prêt (au quai ou en attente) à remettre la cargaison sans tenir compte des lois et usages en cours dans le port de destination. Si le navire est déchargé plus rapidement qu'il n'avait été prévu plus haut, les Armateurs paieront aux destinataires par heure pour chaque heure gagnée, et si au contraire le déchargement ne s'effectue pas dans le temps prévu, les destinataires paieront les staries au taux de par heure ouvrable. En cas de grèves, renvois d'ouvriers troubles civils, accidents ou toute autre cause indépendante de la volonté des destinataires , qui retarderaient ou arrêteraient le déchargement , le temps perdu ne sera pas compté à moins que le navire soit déjà en staries.

LesAffréteurs ont la faculté quand un certain délai a été prévu pour le chargement et le déchargement , d'inscrire sur les connaissements le temps qu'ils jugeront nécessaire au déchargement, toutefois le nombre d'heures fixées ne pourra dépasser les 2/3 de la totalité du délai initial , ils paieront les staries ou la prime de rapidité au port de départ , pour la différence entre les heures restant ainsi au chargement et les heures actuellement prises par le chargement.

17) Les destinataires effectueront le déchargement de la cargaison, le navire payant par tonne de 20 cwts (il faudra insérer la mention "Tarif Officiel" en accord avec le tarif, si il y en a un , prescrit par la conférence de la Baltique

../..

../.. et de la Mer blanche, ou au prix fixe. Pour tous les ports russes on rayera la clause 17. Pour tous les ports norvégiens , suédois, danois et finlandais, les Affréteurs auront la faculté d'annuler cette même clause en signant la présente charte partie) pour toute manutention concernant le déchargement et la fourniture des treuils, force motrice et matériels usuels au port d'arrivée. Le navire fournira également les treuillistes si on le lui demande et si cela est autorisé , dans le cas contraire les destinataires fourniront et paieront les treuillistes qui néammoins seront considérés comme étant au service des Armateurs.

18) La responsabilité des Affréteurs sera dégagée à partir du moment où la cargaison se trouvera à bord et que l'acompte sur le faux fret et sur les staries au chargement s'il y en a auront été payé ou qu'une garantie bancaire aura été donné aux Armateurs et confirmant qu'ils percevront la somme qui leur est dûe légalement ainsi qu'il a été reconnu par accord , arbitrage ou par procèdure légale et(à moins que les Armateurs et Affréteurs soient domiciliés dans un même pays autre que la Grande-Bretagne) que les Affréteurs soient consentants si on le leur demande , à se soumettre à la décision d'un tribunal dans le pays du port de départ, les Armateurs ayant en gage la cargaison pour le fret, staries et avaries.

19) Si le navire n'est pas prêt à charger à 6 A.M (9 A.M dans les ports Ecossais et Humber) à la date du ou si il y a un malentendu au sujet des dimensions , emplacement ou de l'état du navire, les Affréteurs ont la faculté d'annuler la présente charte partie , cette décision devant être déclarée au moment où le

../..

../..navire notifie qu'il est prêt à charger dans les conditions prescrites dans la clause 5 A, 5 B, ou 6 . Si le navire arrive à ou dans le port après l'expiration du délai prévu ci-dessus permettant l'annulation de la présente charte-partie, cette option peut-être déclarée au moment où le navire notifie son entrée dans le port et qu'il se déclare prêt à charger si les Affréteurs le désirent.

20) Si le pays d'une des parties contractantes et où celui du port de départ et où celui du port d'arrivée entre en guerre avant que le navire ait quitté le port de chargement , les deux parties ont la faculté d'annuler la présente charte partie, toute partie de la cargaison se trouvant déjà à bord revenant aux Armateurs au prix courant.

21) L'Armateur désignera son Courtier ou Agent au port de chargement ainsi qu'au port de destination.

22) Un courtage de 5 % est redevable aux Armateurs à sur le chargement de la cargaison (que le navire soit perdu ou non)

23) Les règles de grêve de Baltcon(charbon) 1921 (ainsi qu'elles sont précisées ci-dessous et auxquelles il a été fait allusion dans la présente charte partie comme "Réglement de grêves") sont incorporées et doivent être considérées comme faisant partie de la présente charte-partie.

24) Si une contestation s'élève au sujet des provisions concerant le port de chargement dans cette charte-partie ou les Règles de grêves , elle devra être référée à deux arbitres, chacune des deux parties désignant le sien, siègeant dans le pays du port de chargement, et si les arbitres ne peuvent se mettre en accord ,

../..

../.. ils choisiront un tiers arbitre résidant dans le même pays.

24 B) Toute contestation semblable s'élevant au port de destination sera résolue de la même façon , les arbitres et tiers arbitre siègeant dans le pays du port de déchargement.

-:-:-:-:-:-:-:-

REGLES DE GREVES DE BALTCON (Charbon) 1921
EN ACCORD AVEC LES EXPORTATEURS ET IMPORTATEURS DE
CHARBON. STOCKHOLM LE 5 SEPTEMBRE 1908.-
Réformes convenues à LONDRES le 6/Mai 1921

-:-:-:-:-:-

Art.1) Si une gève générale existe affectant le port de chargement avant l'arrivée du navire, les Armateurs peuvent aviser les Affréteurs et leur donner la faculté d'annuler la charte partie. Une pareille option doit être déclarée par les Affréteurs avant que le navire ne quitte son port de déchargement précédent , ou (quand le voyage jusqu'au port de chargement dépasse sous des conditions normales 72 heures) dans ce cas, pas moins de 72 heures avant l'arrivée prévue (notifiée par les Armateurs) du navire au port de chargement . Si les Affréteurs n'annulent pas la charte partie sur l'avertissement des Armateurs, ils paieront les staries à demi-tarif pour tout temps perdu (à partir du moment où le navire sera entré au port et que notice en aura été donnée) provenant des grèves jusqu'à concurrence de 6 jours, après cette période ils paieront les staries en entier, déduction faite de tout temps employé au chargement , les Affréteurs auront

../..

../.. encore la faculté d'annuler la présente charte partie pendant les grèves en donnant toutefois pas moins de 24 heures de préavis et en payant toutes les staries redevables avec un minimum de 2 jours au demi-tarif mentionné ci-dessus à moins que les Armateurs décident d'accomplir la charte-partie et ne perçoivent plus de staries pour les grèves.

Art.2 Si une grève existe dans le port de chargement au moment de l'arrivée du navire à l'entrée du port (les Armateurs n'en n'ayant pas donné notice comme il a été compris dans la règle 1) ou se déclanche après les premières 48 heures.

Si elle se déclanche après l'arrivée, le temps perdu ne comptant pas comme heures de travail et le navire n'étant pas considéré en staries. A partir de ce moment les Affréteurs paieront les staries à demi-tarif pour toute heure supplémentaire perdue à cause des grèves (que le navire soit à l'emplacement prévu pour le chargement ou non) jusqu'à concurrence de 6 jours et à partir de ce moment ils paieront les staries au plein tarif, mais si plus de 48 heures sont utilisées pour le chargement; il sera fait crédit pour toute heure gagnée en de là.

Les Affréteurs auront aussi la faculté d'annuler la charte partie en ne donnant toutefois pas moins de 24 heures de préavis, expirant à n'importe quel moment de la grève à partir des premières 48 heures perdues, les Affréteurs payant toutes les staries redevables à cette date, à

../..

../.. à moins que les Armateurs ne décident d'accomplir la charte-partie et ne perçoivent plus de staries pour les grèves

Art.3 Si une partie de la cargaison a été chargée avant l'annulation prévue dans les articles 1 & 2, les Armateurs ont la faculté de la remettre au port de destination dans les conditions prévues par la charte partie , avec le droit de compléter au port de chargement avec une cargaison ayant la même destination ou prévue pour n'importe quel autre port ou bien d'acheter la dite cargaison au prix officiel F.O.B. en cours 7 jours avant le commencement de la grève.

Art.4 Si une grève se déclanche au port de destination du navire, avant ou après l'arrivée du bateau à l'entrée du port et n'est pas terminée dans les 48 heures suivantes les Armateurs ont la faculté de s'approprier la cargaison au prix officiel en cours dans le port de destination, déduction faite du fret, mais ils ne pourront la livrer dans ce même port.

Art.5 Les avertissements et déclarations devront être faits par télégramme ou par lettre en tenant compte qu'ils seront reis aux heures ouvrables -entre 9 a m et 5 p m de lundi à vendredi y compris et de 9 a m à midi le samedi, mais une déclaration télégraphique devra être expédiée dans les 24 heures suivant la réception d'un tel avis pour être valable.

../..

../.. Les samedis après-midi, dimanche et fêtes légales seront exclues de 48 heures prévues dans l'art.2 et 4 et de tous délais de 24 heures accordés pour des notices ou déclarations.

Art.6 Définitions etc... Pour l'application de ces Règles seulement "Grève" signifie n'importe quel renvoi d'ouvriers, rixe, trouble civil, contrainte militaire, ou toute autre cause indépendante de la volonté, des Affréteurs ou des Réceptionnaires qui retardent ou empêchent le navire de gagner l'emplacement prévu pour le chargement ou pour le déchargement ou qui entravent le travail, la remise de la cargaison, le chargement ou l'appareillage.

Une grève ne concernant que l'équipage et ou les Arrimeurs et ou les Dockers employés ou devant être employés par les Armateurs ne permettront pas à ceux-ci de bénéficier de ces règles "Grève Générale" signifie une grève telle qu'elle a été définie plus haut mais intéressant le port ou district, n'étant pas limitée à là où les mines pour lesquelles le bateau est prévu ni aux opérations de chargement le concernant.

" Le dernier port de déchargement " indique n'importe quel port ou endroit d'où le navire doit appareiller pour rejoindre le port

../..

../.. de chargement qu'il décharge sa précédente cargaison là ou non.

Si une contestation s'élève aus ujet des staries redevables au moment d'une annulation, il suffira que les affréteurs ou destinataires paient la somme sur laquelle ils sont d'accord et qu'ils déposent le reste de la somme réclamée à la banque , au nom des deux parties, en attendant qu'une décision finale soit prise sur ce chapitre.

Dans une charte partie concernant plusieurs voyages, l'annulation ne s'applique qu'à un seul.

Le heures supplémentaires ne seront pas payées davantage étant donné que certaines ont été perdues par suite de grèves.

-:-:-:-:-:-:-:-

REGLES SUPPLEMENTAIRES DU CHARGEMENT NE CONCERNANT QUE LA MAISON PROGRESS DE POLOGNE(principal chargeur polonais)

-:-:-:-:-

1) La sortie en douane du navire sera effectuée au port de chargement par les Agents des chargeurs.

2) L'arrimage au port de chargement sera aux frais des Agents des chargeurs, au tarif courant.

3) Le vapeur mettra à disposition ses treuils, treuillistes, force motrice et matériel usuels par journée de 24 heures si on en fait la demande.

../..

../..

4) Les chargeurs ont la faculté de ravitailler le navire en charbon de soute nécessaire à la condition de le faire au tarif courant. Aucune cargaison ne sera chargée dans les soutes. Tout charbon chargé dans les soutes sera considéré comme charbon de soute et sera vendu comme tel par les Chargeurs ou leurs Agents, au tarif officiel .

5) Tous les panneaux de cale devront être otés avant le début du chargement . Si cette règle n'est pas observée, le navire sera responsable des dommages causés par les panneaux restant sur les hiloires.

6) Les Armateurs donneront notive par écrit au moins 10 jours à l'avance aux Chargeurs ou à leur Agent, les prévenant de la date exacte à laquelle le navire sera prêt, donnant en même temps les dimensions des cales et la quantité exacte en tonnes métriques de cargaison, de charbon de soute prévu pour chaque cale. Les Chargeurs et Affréteurs ne sont nullement obligés de suppléer à cette quantité dans le cas où elle se trouverait éventuellement insuffisante, et ils ne pourront être tenus responsables du faux fret pour ce supplément. Si il y a malentendu au sujet de la dimension des cales ou de la quantité de cargaison ou de charbon de soute à charger, l'Armateur sera responsable des staries et locations d'outillage qui découleront de cette erreur aucun faux fret ne pourra être réclamé . Si par la négligence des Armateurs, le navire donne un avertissement erroné au sujet de la date à laquelle il sera prêt à charger, les Armateurs paieront pour les locations d'outillage les staries. Quand l'avertissement sus-nommé est remis entre samedi midi et lundi 9 heures a m, il sera considéré comme ayant été remis lundi ou si ce jour est férié, le premier

../..

../.. jour ouvrable à 9 heures a m.

7) Les Armateurs préviendront respectivement les acquéreurs et les Agents des Chargeurs sans tarder par télégramme si le navire ne peut-être prêt à la date convenue. Si cette clause n'est pas respectée les Armateurs seront tenus responsables de toutes les conséquences et de tous les frais occasionnés par ce délai.

8) L'avis que le navire est prêt à charger ne doit pas être donné avant que le navire ne soit effectivement prêt à recevoir la cargaison entière et cet avis sera remis aux heures de bureau des Agents des Chargeurs.

9) Chargeurs

10) Chargeurs à Gdynia -adresse.

CHARTE-PARTIE POUR LE TRANSPORT DE CHARBONS

des Mines du Nord et du Pas de Calais sur les Ports Français de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranné

Nom de Code:
Charfranc 1934

(élaborée après accord entre Importateurs et Armateurs charbonniers le 19 juillet 1934 et le 15 Novembre 1934)

Il est ce jour mutuellement convenu entre

Armateur du vapeur

de tonneaux de jauge brute et d'une portée en lourd d'environ tonnes, soutes exclues, actuellement à et prêt à prendre charge vers le

Et Affréteurs

1) PORT DE CHARGEMENT.-

Que le dit navire, étant étanche solide, en parfait état de navigabilité pour entreprendre le voyage devra avec toute la vitesse possible se rendre à et là charger toujours à flot (ou échoué en sécurité dans les conditions usuelles pour les navire de même taille et de même tirant d'eau) à l'emplacement désigné par les chargeurs, une cargaison de qui ne sera inférieure à tonnes métriques ni supérieure à tonnes métriques.

Cargaison n'excédant pas ce que le navire peut raisonnablement arrimer et transporter en sus de ses palans, apparaux et provisions . Etant ainsi chargé il devra se rendre avec toute la rapidité convenable à pour y décharger sa cargaison à l'emplacement désigné par le réceptionnaire, aussi

../.. près qu'il pourra en approcher , toujours à flot ou échoué en sécurité dans les conditions usuelles pour les navires de même de même taille et de même tirant d'eau.

11) DROITS.-

Les Affréteurs paieront tous les droits sur la cargaison au port de chargement et de déchargement ainsi que le coût des séparations et arrimage spécial s'il y a lieu. Si l'arrimage est nécessaire , les Armateurs paieront pour l'arrimage ordinaire au maximum 0 fr 40 par tonne, ils paieront les droits de ports , de pilotage, de remorquage et autres charges se rapportant au navire.

111) CHARGEMENT.-

Le navire sera chargé à raison de tonnes métriques par vingt quatre heures dimanches et fêtes exceptés.

Le temps ne commencera pas à compter entre dix huit heures et six heures, non plus que le samedi après-midi si tel est l'usage du port, ni pendant les fêtes.

IV) Les surestaries seront payées à raison de 0 fr 80 par tonneau de jauge brute par vingt quatre heures ou au prorata ; si le navire reste plus de 10 jours en surestaries le taux ci-dessus sera majoré de 50 % à partir du onzième jour.

V) SOUTES.-

Le temps employé aux opérations de chargement des soutes ne sera pas compris dans le temps de planche .

VI) PERIODES D'EXCEPTION.-

Si le navire est chargé pendant les périodes d'exception le temps réellement employé sera compris dans le temps de ../..

../..planche accordé.

VII) SURESTARIES.-

Le temps perdu par suite de grèves, lock-out, arrêt des mineurs ou des ouvriers, ou conséquences , troubles civils, gel, inondations, arrêt de la navigation fluviale, mauvais temps, arrêtant toutes les opérations de chargement du port, ou incidents qui retarderaient ou empêcheraient le chargement de la marchandise, ne comptera pas, à moins que le navire ne soit déjà en surestaries.

Les surestaries ne seront pas majorées pendant le temps que le navire sera retiré de la disposition des Affréteurs.

VIII) GREVES AU PORT DE CHARGEMENT.-

Armateurs et Affréteurs auront le droit de résilier cette charte par un accord mutuel , au cas où une grève, un lock-out ou arrêt des mineurs ou des ouvriers, empêcherait le chargement de la cargaison à condition que le navire n'ait encore rien embarqué. La résiliation prendra effet vingt quatre heures après réception d'une notice écrite sous-réserve que l'arrêt continue à ce moment là. Si les Affréteurs après réception de la dite notice des Armateurs , désirent conserver le navire, le temps comptera à partir de l'expiration des vingt quatre heures . Si l'arrêt continue, les Affréteurs auront encore le droit, pendant les quarante huit heures qui suivront leur déclaration aux Armateurs de résilier ; mais dans ce cas ils paieront les surestaries du moment où ils auront déclaré conserver le navire jusqu'à l'expiration des vingt quatre heures de la notice de résiliation, à moins que les Armateurs n'aient déplacé le navire, dans ce cas les surestaries compteront jusqu'au moment du déplacement . Le droit de résiliation s'appliquera, le navire étant ou n'étant pas en sures-

../..

../.. staries.

Si le chargement ayant été commencé , l'arrêt des opérations dépasse quarante huit heures, les Armateurs auront le droit, en donnant vingt quatre heures de préavis, de faire partir le navire sur le port de déchargement indiqué sur cette charte (le fret payé au prorata).ou bien d'acquérir la cargaison au prix F.O.B. du marché du jour, à moins que les Affréteurs déclarent que le temps.comptera à partir du moment de la réception de la notice. Si le navire est en surestaries et que les Armateurs n'usent pas de leur droit, les Affréteurs bénéficieront d'une réduction de moitié des surestaries, du moment de l'arrêt jusqu'à la reprise du travail. Dans chacun des cas précédents , l'Affréteur se réserve le droit en signant le connaissement de faire partir le navire, en payant le fret sur la portée utile du navire.

IX) GREVE AU PORT DE DECHARGEMENT.

Les Armateurs auront le droit de faire entreprendre des voyages de cabotage du navire s'il y a grève au port de déchargement au moment où le navire arrive au port de chargement. Les Armateurs aviseront les Affréteurs par écrit, cinq jours avant au minimum, de la date à laquelle le navire pourra charger la cargaison mentionnée sur cette charte. Dans les trente six heures qui suivront la réception de cette notice, les Affréteurs auront l'option de déclarer qu'ils considèrent que la présente charte est résiliée.

Toutes les notices échangées entre les Armateurs et les Affréteurs seront faites par télégramme ou par écrit, le temps ne commençant à compter qu'entre 8 heures et 18 heures les jours ouvrables.

X) CHARGEMENT ET RESILIATION.-

Les Affréteurs auront le droit de résilier la charte-partie

../..

../.. au cas où le navire ne serait pas prêt à prendre charge le à huit heures . Dans le cas où le navire n'aurait pas commencé à chargér heures après que la notice aura été donnée par le capitaine que le navire est prêt à prendre charge, les Armateurs auront la faculté de résilier la présente charte.

Un télégramme sera envoyé aux chargeurs quand le navire quittera son dernier port, à défaut, le temps de planche sera augmenté de vingt quatre heures.

XI) CONNAISSEMENTS.

Les connaissements devront être signés par le Capitaine ou par les Agents des Armateurs aux bureaux des Affréteurs ou de leurs Agents dans les vingt quatre heures qui suivront la fin du chargement du navire.

XII) DECHARGEMENT.-

La cargaison sera déchargée à raison de 500 tonnes métriques par vingt quatre heures dimanches et fêtes exceptés, à moins qu'ils ne soient utilisés. Toutefois dans les ports de Nantes, St Nazaire, et la Pallice, le navire sera déchargé à raison de 600 tonnes par vingt quatre heures.

La planche commencera lorsque le capitaine aura donné notice écrite de son arrivée aux réceptionnaires ou à leurs Agents que la déclaration en douane aura été faite , ou que le permis de décharger aura été obtenu, et que la navire sera prêt à décharger, qu'il soit à quai ou non; mais la planche ne devra pas commencer entre dix huit heures et six heures.

../..

../.. Les surestaries seront payées au taux de 0 fr 80 par tonneau de jauge brute par vingt quatre heures ou au prorata. Si le navire reste plus de dix jours en surestaries , le taux sera majoré de 50 % à partir du onzième jour.

Le despach money sera payé au taux de 0fr 30 par tonneau de jauge brute par vingt quatre heures ou au prorata , étant entendu que les dimanches et jours fériés seront exceptés du calcul du despach money.

XIII)ENCOMBREMENT DU PORT DE DECHARGEMENT.-

Si le navire ne peut entrer dans le port de déchargement à cause d'encombrement de navigation, de trafic côtier non dû à des grèves, lock-out, arrêt des mineurs ou ouvriers, troubles civils, gelées, inondations, orages ou accidents, il sera considéré comme prêt à décharger à partir de la première marée après son arrivée au port , qu'il soit à quai ou non , et pourra ainsi donner la notice écrite prévue dans la clause 111. Toutefois le temps employé pour le déplacement du navire du point d'arrêt à l'emplacement du déchargement ne comptera pas.

XIV) FRET.-

Le fret sera payé au taux de par tonne métrique transportée, d'après le poids porté au connaissement (sous-déduction de 2% pour non-pesage) avec option pour les Affréteurs de faire procéder au pesage et de payer sur le poids délivré, option devant être déclarée avant l'ouverture des pannéaux.

PAIEMENT.-

Le fret pourra être payé, si les Armateurs en font la demande jusqu'à concurrence du tiers à la signature du connaissement sous déd-

../..

../..duction de % pour tenir compte de l'assurance et des intérêts , le solde étant payé à la livraison de la cargaison en espèces suffisantes pour couvrir les frais ordinaires au port de déchargement , et le reliquat sous-déduction d'un escompte calculé à quatre vingt dix jours au taux d'escompte de la Banque de FRANCE en vigueur au jour où le déchargement prend fin.

XV) COMMISSION D'ADRESSE.-

Une commission d'adresse de 2 % calculé sur le montant brut du fret sera payée par l'Armateur. Elle pourra, si l'Affréteur en fait la demande, être perçue à la signature du connaissement .

XVI)FRAIS DE DECHARGEMENT.-

Les réceptionnaires décharger ont la cargaison, le navire payant 1 franc par tonne. Les réceptionnaires fourniront les hommes aux treuils et les gruistes, le bord fournissant éventuellement les treuils et la vapeur suffisante à leur manoeuvre.

XVII) AVARIES PAR BENNES.-

En cas d'avaries par bennes, un expert sera dégigné par consentement mutuel entre le courtier et les réceptionnaires, ou à défaut d'entente, l'expert sera désigné par le Tribunal de Commerce sur requête des deux parties.

L'expert estimera le coût des réparations et le temps nécessaire pour les effectuer. Le temps perdu sera réglé au taux des surestaries ci-dessus mentionné. La sentence de l'expert sera décisive.

../..

../.. XVIII)L'acte de Dieu, des ennemis , les arrêts et contraintes des Princes, Gouvernements et Peuples, Pirates et Voleurs, le feu la glace, collision et échouement et tous autres périls, dangers ou accidents de mer ou autres eaux, de quelque nature qu'ils soient, la baraterie du Capitaine et de l'Equipage , les cessations concertées de travail, explosions , rupture d'arbre de couche, vices cachés dans la coque ou les machines, ou tous autres accidents et pertes et dommages résultant sont exceptés, même s'ils sont occasionnés par la négligence , faute défaut ou erreur de jugement, du Pilote, du Capitaine de l'Equipage ou de tout autre préposé de l'Armateur. Le vapeur a la faculté de faire escale dans tout port ou ports, dans n'importe quel ordre , d'appareiller, de prendre la mer sans pilote, de remorquer ou de se faire remorquer, d'assister des navires en détresse , de dévier de sa route dans un but de sauvetage de vie humaine ou de biens enfin il a la faculté de faire du charbon dans n'importe quel port ou ports sans préjudice à la présente charte.

XIX).AVARIES.-

En cas d'avaries communes, les règlements seront effectué conformément aux dispositions de la loi française ou, suivant les règles d'York et D'Anvers 1924, à l'option de l'Armateur.

XX)RESPONSABILITE.-

La responsabilité des Affréteurs cessera dès que la cargaison sera embarquée et que les surestaries au chargement s'il y en a, auront été payées. Les Armateurs auront un recours légal sur la cargaison.

../..

XXI) CONSIGNATION.-

. Le navire sera consigné aux Agents de l'Armateur au port de chargement et de déchargement.

XXII) ARBITRAGE.-

Toutes les difficultés nées à l'occasion de la présente charte ou des connaissements seront soumises à deux arbitres à PARIS, nommés par chacune des parties. En cas de désaccord entre les deux arbitres ceux-ci en choisiront un troisième dont la sentence sera décisive pour les parties en désaccord.

XXIII) PENALITES.-

La pénalité pour non -exécution de la présente charte-partie est estimée au montant des dommages réels à l'une des parties, sans pouvoir excéder le montant approximatif du fret.

XXIV) IMPOT SUR LES TRANSPORTS.-

L'impôt de 4 % sur le fret prévu par la Loi du 3 août 1926 reste à la charge de la marchandise.

XXV) COMMISSION.-

Une commission de 1/3 de 5 % sur le fret brut, faux fret et surestaries au chargement, est due à l'Affréteur à la date de la signature du connaissement.

le

Les Armateurs . les Affréteurs

COMPARAISON ENTRE LES DIFFERENTES CHARTES-PARTIES CHARBONNIERES

Les chartes-parties charbonnières contiennent toutes un certain nombre de traits communs :

- conditions dans lesquelles le navire doit se rendre du port de départ au port de destination;
- le chargement et le déchargement ont lieupendant les heures ouvrables. Ces dernières varient d'après des usages locaux ou régionaux.
- le charbon de soute doit être séparé de la cargaison.
- exception de l'acte de Dieu, des ennemis du roi.....
- règlement des avaries d'après les règles d'York et Anvers (1924)
- dégagement de la responsabilité des affrèteurs.
- arbitrage amiable au sujet de toutes constatations concernant les stipulations de ces chartes parties.

En ce qui concerne les différences (voir tableau, page), en dehors de celles qui sont relatives aux ports d'origine et aux ports de destination, les plus importantes ont trait à la répartition des frais entre les parties contractantes.

COMPARAISON ENTRE LES DIVERSES CHARTES-PARTIES

		WELSH COAL	EAST COAST COAL Nom de Code : MEDCON	SCOTCH COAL
PORTS de DEPART		Pays de Galles _ notamment Canal de Bristol	Ports de la côte Est (Humber et Berwick)	Écosse (Sauf pour le trafic côtier de l'Elbe à Brest)
DESTINATIONS		Destinations diverses	Tous trafics, excepté le cabotage entre l'Elbe et Brest, Baltique _ Montevideo, Buenos Ayres _ Rosario, Rivière Parana, Uruguay et Danube _	Tous les ports au Nord de l'Elbe et la Baltique
UNITES DE TONNAGE Employées au chargt et décht		Tonnes de 20 cwts ou 1015 Kg	Tonnes de 20 cwts ou 1015 kg	Tonnes de 20 cwts ou 1015 kg
SURESTARIES		Au Chargement: Par navires de moins de 1600 t. J.B. 16/8 par heure ouvrable Par navires de plus de 1600 t. J.B. 16/8 par heure ouvrable pendant les premières 72 h et 1/8 par t. J.B. et par h. ouv. Au Déchargement: 4d par t. nette et par jour ouvrable ou au prorata	Au Chargement: Tarif de _ par jour ou au prorata Au Déchargement: Taux de 8d par tonne nette, par jour ou au prorata	Au Chargement: Tarif de 4d la tonne brute par 24 h ou au prorata Au Déchargement: Tarif de 6d par t. nette enregistrée, par jour ou au prorata
PRIMES de RAPIDITE		Aucune prime de rapidité n'est prévue	Aucune prime de rapidité n'est prévue	Aucune prime de rapidité n'est prévue
ARRET DU TRAVAIL (Grèves)		Au Port de Chargement: Dans le cas d'un arrêt du travail supérieur à 6 jours, armateurs ou affréteurs peuvent annuler la charte-partie à condition qu'aucune cargaison n'ait été chargée. Effet 3 jours après notification. Au Port de Déchargement: Le temps perdu par grèves au port de déchargement ne compte pas sauf si le navire est en surestaries	Au Port de chargement: Si arrêt supérieur à 6 jours a) Pas de cargaison, annulation possible moyennant préavis 24h b) Une partie a été embarquée: les armateurs peuvent accomplir le voyage, le frêt au prorata, ou bien acheter cette cargaison au cours du jour. Au Port de Déchargement Le temps perdu par grèves ne compte pas sauf si le navire est en surestaries. [illegible] de grève générale au port de chargt ou de déchargt, règle des grèves de Baltcon.	Au port de chargement: Si arrêt du travail supérieur à 6 jours, nullité de la charte-partie à condition qu'aucune cargaison n'ait été embarquée Au Port de Déchargement En cas de grève, on ne tient pas compte du temps perdu sauf si le navire est en surestaries
PAIEMENT DU FRET	Tarifs	1) Tarif de _ par tonne de 20 cwts ou de 1015 Kg, poids déb[illegible] ou à l'option des réceptionnaires sur le poids des connaissements moins 2%	1) Tarif de _ par tonne de 20 cwts ou de 1015 Kg, poids debarqué, ou à l'option des réceptionnaires sur le poids des connaissements, moins 2%	1) Tarif de _ par t. de 20 cwts ou 1.015 Kg déchargée, ou sur la quantité chargée moins 2% _
	Eléments	2) frais d'arrimage, droits de ports, droits de pilotage, droits consulaires sur le navire.	2) aucune clause spéciale n'est prévue	2) frais d'arrimage, droits de ports, droits de pilotage, droits consulaires sur le navire
	Epoque	3) Si les armateurs le désirent, paiement partiel comptant à la signature des connaissements, moins _ % pour couvrir intérêt et assurance, le reste à la livraison par une lettre de change sur Londres, ou au comptant à l'option du capitaine. Avance pendant déchargement prévue	3) Si les armateurs le désirent, paiement partiel comptant à la signature des connaissements moins _ % pour couvrir intérêt et assurance, le reste à la livraison par une lettre de change sur Londres ou au comptant à l'option du capitaine. Avance pendant déchargement prévue.	3) Frêt payé comptant à la remise de la cargaison au taux de change officiel (en quantités suffisantes pour couvrir les frais ordinaires du navire; reliquat par une lettre de change sur Londres ou en argent liquide au choix du capitaine), ce dernier peut exiger des destinataires de la cargaison le versement d'un acompte sur le frêt. _ La clause entre crochets n'est pas valable de Brest à Gibraltar
FRAIS A CHARGE DES	Affréteurs	Droits de quai sur la cargaison	Droits et taxes sur cargaison au port de départ, frais de séparation en différents lots de nivelage, dans le district de la Tyne, frais d'arrimage spécial ne provenant pas du mode de construction du navire	Droits de quais de villes, de rivières et de manutention sur la cargaison
	Armateurs	Aucune charge spéciale n'est prévue	Frais d'arrimage au chargt (sauf dans la Tyne), droits de port, frais de pilotage, de remorquage, droits consulaires et autres charges concernant le navire	Aucune charge spéciale n'est prévue
	Réceptionnaires	Aucune clause spéciale n'est prévue	Droits et taxes sur la cargaison au port de destination, frais supplémentaires dus à la séparation en différents lots.	Aucune charge spéciale n'est prévue
DEGAGEMENT de CERTAINS FRAIS POUR LE NAVIRE		Le navire est dégagé de tous frais d'expédition au port de déchargement, moyennant une commission habituelle de 2% sur le frêt à la signature des connaissements.	Le navire est dégagé de tous frais d'expédition au port de débarquement moyennant une commission de 2% sur le total du frêt à la signature des connaissements.	Le navire est dégagé de tous frais d'expédition au port de destination, mais doit payer la commission habituelle de 2% sur la quantité de la cargaison à la signre des connaissts
Réaffrètement et Sous-location		Rien n'est prévu en ce qui concerne les affrètements	Possibilité de réaffréter ou de sous-louer à n'importe quel taux	Rien n'est prévu en ce qui concerne les affrètements

		COASTING COAL Nom de Code: WELCON	GERMAN COAL
PORTS de DEPART		Canal de Bristol	Ports allemands et Hollandais
DESTINATIONS		Ports situés entre l'Elbe et Brest et dans le royaume-Uni	Toutes destinations
UNITES DE TONNAGE Employées au chargt et décht		Tonnes de 20 cwts ou 1015 Kg	Tonnes de 20 cwts ou 1.015 Kg
SURESTARIES		Au chargement: Tarif de _ par heure ouvrable Au Déchargement: Au Tarif de _ par heure ouvrable	Au Chargement: Tarif de 16/8 par heure pendant le chargement Au Déchargement: Tarif de _ par t. nette enregistrée et par jour de travail ou au prorata
PRIMES de RAPIDITE		Au Chargement: prime de rapidité, taux de _ par h. ouvrable	Aucune prime de rapidité n'est prévue
ARRET DU TRAVAIL (Grèves)		Grèves au port de Chargement: a) Le navire n'a pas commencé à charger. Après 48 heures, résiliation par décision unilatéral moyennant préavis de 24 heures. b) Le navire a commencé à charger. Les armateurs peuvent remettre la partie chargée au port de destination, frêt au prorata ou à l'acheteur au prix F.O.B du marché du jour. Au Port de Déchargement Les armateurs peuvent suspendre leur voyage ou effectuer un ou des voyages de cabotage intermédiaires en attendant que le travail reprenne.	Au Port de Chargement: Dans l'éventualité d'arrêt du travail pendant le chargemt, les armateurs ou affréteurs peuvent, 6 jours après, déclarer que la charte partie est annulée, la résiliation prend effet 48 heures après réception de la notice. Au Port de Déchargement Le temps perdu ne compte pas, sauf si le navire est en surestaries
PAIEMENT DU FRET	Tarifs	1) Frêt payé au tarif de _ par tonne de 20 cwts embarquée avec possibilité de payer sur poids débarqué sans déduction forfaitaire, dans les ports du continent.	1) Un tarif de _ par t. de 20 cwts ou de 1.015 Kg, livrée sur poids porté au connaissement moins 2% à l'option des réceptionnaires.
	Eléments	2) aucune clause spéciale n'est prévue	2) frais d'arrimage, droits de ports, frais de pilotage, droits consulaires, frais de remorquage et toutes autres charges mises au compte du navire.
	Epoque	3) Si les parties sont d'accord, ½ du frêt est payé à la signature des connaissements moins 3½%, le reliquat est versé comptant au déchargt et à la livraison correcte. Paiement d'acompte sur le frêt par les réceptionnaires si le capitaine ou les armateurs le jugent opportun pendant le déchargement.	3) Une partie du frêt peut être payée comptant à la signature des connaissements sur demande des armateurs, sous déduction de 3% restant réglé en partie à la livraison à la demande de l'armateur ou du capitaine (pour couvrir les frais du navire) et le solde par traites sur Londres à 3 mois ou comptant moins escompte de 1½% à l'option des réceptionnaires
FRAIS A CHARGE DES	Affréteurs	Droits d'entrée au port, de quai et autres droits et taxes sur la cargaison au port de chargement, ainsi que les frais de séparation, de nivelage, d'arrimage, si la cargaison est composée de différents lots.	Droits de quais et autres droits et taxes affectant la cargaison au port de chargement, ainsi que les frais de séparation et différents lots, nivelage, arrimage spécial
	Armateurs	Les armateurs doivent une commission après le chargement de la cargaison. Ils prennent à leur charge l'entrée et la sortie en douane du navire au départ et à l'arrivée, droits de port, pilotage, remorquage et autres frais concernant le navire.	Droits de péage dans les ports algériens
	Réceptionnaires	Droits et taxes sur la cargaison au port de destination	Droits et taxes sur la cargaison au port de destination
DEGAGEMENT de CERTAINS FRAIS POUR LE NAVIRE		Le navire est dégagé de toute commission ou d'adresse, frais d'expédition). Aucune commission spéciale n'est prévue en contre-partie.	Le navire fournit la vapeur, treuils, treuillistes, le nécessaire sur demande. Pour couvrir la responsabilité de l'Employeur, il est prévu en plus 12% sur frais d'arrimage. Le navire est dégagé de tous risques ou dépenses.
Réaffrètement et Sous-location		Possibilité de réaffréter ou de sous-louer à n'importe quel taux	Aucune clause n'est prévue concernant le réaffrètement

		BALTIC and WHITE SEA Coal Nom de Code: BALTCON	Mines du NORD et du Pas-de-Calais Nom de Code: CHARFRANC 1934
PORTS de DEPART		Côte Est d'Angleterre et Écosse _ Pologne	Mines du Nord et du Pas de Calais _
DESTINATIONS		Baltique, Scandinavie et Mer Blanche	Ports français de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée
UNITES DE TONNAGE Employées au chargt et décht		Tonnes de 20 cwts ou 1015 Kg	Tonnes de 20 cwts ou 1.015 Kg
SURESTARIES		Au Chargement: Tarif de _ par heure ouvrable Au Déchargement: Tarif de _ par heure ouvrable	Au Chargement: Surestaries à raison de 0f.80 par t. j.b et par 24h ou au prorata Au Déchargement: Surestaries à raison de 0f.80 par t. j.b. et par 24h ou au prorata
PRIMES de RAPIDITE		Aucune prime de rapidité au port d'arrivée _ au chargement, prime de _ par heure gagnée	Aucune prime de rapidité n'est prévue.
ARRET DU TRAVAIL (Grèves)		Au Port de Chargement: Si arrêt du travail supérieur à 4 jours, charte partie annulée moyennant 24 heures de préavis, à condition qu'aucune cargaison ne soit à bord. Si le navire est en partie chargé, les armateurs peuvent acheter la cargaison au tarif officiel ayant cours le jour où ils enverront la cargaison Au Port de Déchargement Le temps perdu ne compte pas sauf si le navire est en surestaries. En de grève générale au port de chargt ou de déchargt, règle des grèves de Baltcon _	Au port de Chargement: a) si le navire n'a rien embarqué, armateurs et affréteurs peuvent résilier soit par accord mutuel (effet 24 h. après), soit par décision unilatérale (effet 48 h après) b) si le chargement est commencé et que l'arrêt des opérations dépasse 48 h, les armateurs ont le droit, par un préavis de 24 h. de faire partir le navire sur le port de déchargement ou bien d'acquérir la cargaison au prix F.O.B. Au Port de Déchargement Les armateurs peuvent faire entreprendre des voyages de cabotage!
PAIEMENT DU FRET	Tarifs	1) Tarif de _ par t. de 20 cwts ou 1.015 Kg sur poids porté au connaissement, avec faculté pour les consignataires de payer sur le poids délivré à destination, sans déduction forfaitaire.	1) Frêt payé au taux de _ par t. métrique d'après poids porté au connaissement, avec option pour les affréteurs de faire procéder au pesage et de payer sur le poids délivré.
	Eléments	2) Aucune clause spéciale n'est prévue	2) aucune clause spéciale n'est prévue.
	Epoque	3) Un acompte de ⅓ du frêt peut être versé au port de départ. Le frêt total est payé pendant le déchargement si le capitaine l'exige ou au moment de la livraison par une lettre de change à vue sur Londres.	3) Sur demande, ⅓ à la signature, le solde à la livraison, le reliquat par une lettre de change sur la Banque de France.
FRAIS A CHARGE DES	Affréteurs	Droits et impôts sur la cargaison au départ, frais de séparation en différents lots, de nivelage dans le district de la Tyne, tous frais supplémentaires ne provenant pas du genre de construction du navire	arrimage, quand ce dernier est nécessaire, droits de port, pilotage, remorquage et autres frais se rapportant au navire.
	Armateurs	Arrimage pendant le déchargement (cf clause ci-dessous), droits de ports, pilotage, remorquage et autres charges concernant le navire	Commission d'adresse de 2%
	Réceptionnaires	Droits et impôts sur cargaison au port de destination, frais supplémentaires du déchargement provenant de la séparation en lots _ Arrimages aux frais des chargeurs dans le cas des charbons polonais.	Les réceptionnaires fournissent treuillistes et grutiers, le bord fournissant éventuellement les treuils et la vapeur suffisante à leur manœuvre. L'impôt de 4% sur le frêt reste à la charge de la marchandise.
DEGAGEMENT de CERTAINS FRAIS POUR LE NAVIRE		Navire dégagé de toute responsabilité ou dépense. Doit fournir les treuillistes si on les lui demande. Le navire est dégagé au port de départ et au port d'arrivée, de tous droits d'expédition, commission d'encaissement pour frêt, frais de lestage sans excepter tous droits locaux.	Le navire est consigné aux agents de l'armateur aux ports de chargement et de déchargement.
Réaffrètement et Sous-location		Possibilité de réaffréter ou de sous-louer à n'importe quel tarif de frêt	Aucune clause n'est prévue concernant le réaffrètement.

Note :- Le tableau ci-dessous donne, d'après le Daily Freight Register le cours le plus élevé et le cours le plus bas pratiqué au cours de l'année 1938.

III.- FRETS CHARBONNIERS.-

LES COURS DES FRETS CHARBONNIERS MONDIAUX (sauf FRANCE) EN 1938.-

Remarque générale :- Pour plus de clarté dans l'exposé, les frets coloniaux seront traités dans ce chapitre et non dans l'étude concernant les frets français. Les cours des frets relèvent, en effet, plus de la géographie que de la politique.

A) - LONG COURS.-

I.- AMERIQUE DU SUD :-

Principaux frets charbonniers en 1938.-

Le tableau ci-dessous donne les cours moyens annuels ainsi que les cours extrêmes des principaux frets charbonniers sur l'Amérique du Sud.

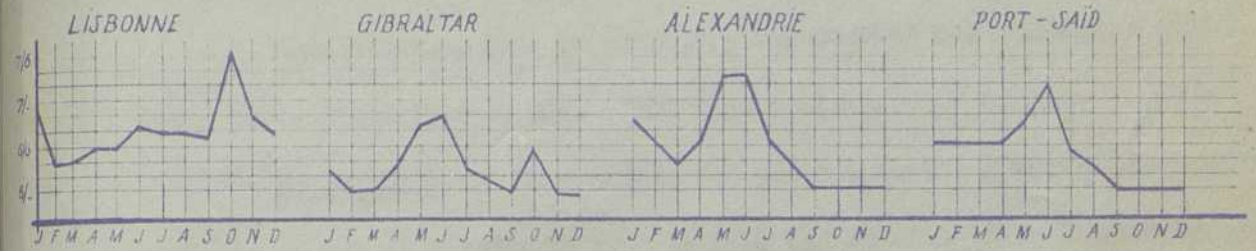
Port de départ	Destination	Cours moyen	Fret le + bas	Fret le + élevé
CARDIFF	BAHIA-BLANCA	13/3	10/-	15/-
	MONTEVIDEO	12/3 3/4	9/6	15/-
	PLATA	12/7 1/2	9/-	16/-
	ROSARIO	13/6 3/4	10/6	17/-
	RIO de JANEIRO ou SANTOS	11/2	8/-	14/-
GDYNIA	PLATA	15/8 3/4	13/6	18/9
ROTTERDAM	PLATA	11/9	9/-	14/-
	RIO de JANEIRO	10/10	8/-	14/6
VIRGINIE(USA)	RIO de JANEIRO	12/9	12/-	13/9

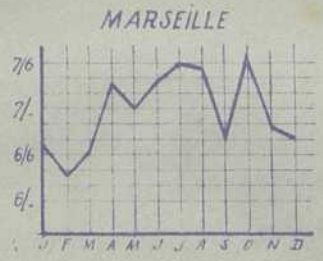
Les écarts les plus considérables se pratiquent sur le parcours CARDIFF-PLATA (7/-), les moins élevés sur les charbons en provenance des

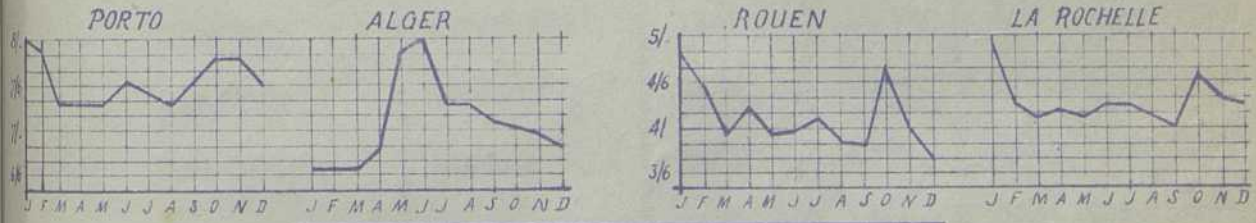
VARIATIONS MENSUELLES DES TAUX DE FRET CHARBONNIERS

En Shillings et pence
(1 Shilling = 12 Pence)

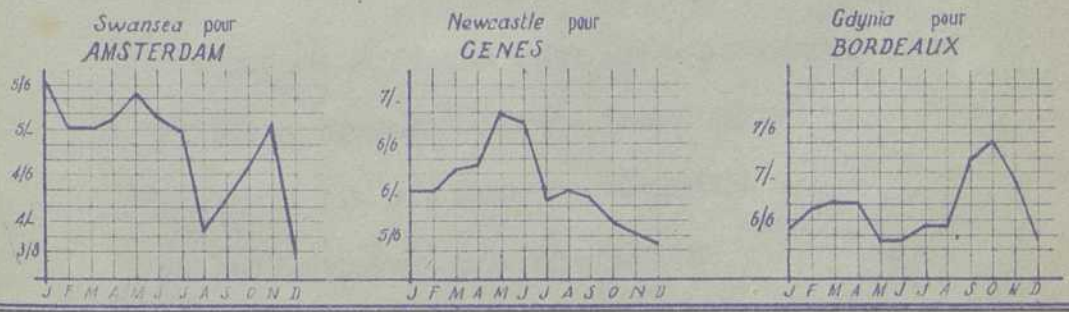
1°/ CABOTAGE
au départ de CARDIFF pour :



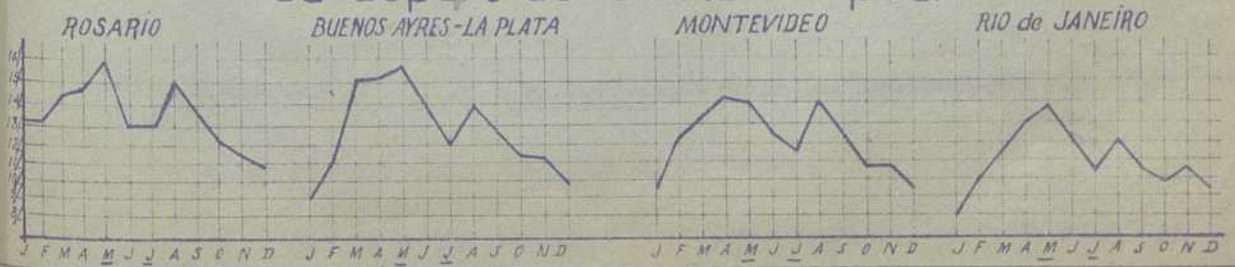




au départ de :



2°/ LONG COURS
au départ de CARDIFF pour



Note :- Le tableau ci-dessous donne, d'après le Jounal de la Marine Marchande certains cours menseuls moyens et non un maximum ou un minimum donnés au cours d'un mois. Les autres tableaux sont établis d'après le Daily Freight Register.

Etats-Unis (1/-).

VARIATIONS SAISONNIERES.-

Nous donnons, dans ce chapitre, les courbes des différents frets sur 4 ports d'Amérique du Sud. (Voir figures 1, 2, 3 et 4, page)

Description :- On constate des pointes maxima (fret le plus élevé) aux mois de mai et d'août; le fret le plus bas se situe dans la période décembre-janvier.

Port de départ	Destination	Maxima en shiling		Minimum en shiling
		Mai	Août	
CARDIFF	BUENOS AYRES	15/4	13/11	9/1 (Janvier)
CARDIFF	MONTEVIDEO	14/-	14/-	9/6 (Décembre, janvier)
CARDIFF	ROSARIO	16/3	15/-	10/10 (Décembre)
CARDIFF	RIO DE JANEIRO	13/9	12/-	8/- (Janvier)

Soit une différence entre les cours extrêmes de :

6/3 sur le parcours CARDIFF - BUENOS AYRES

4/6/sur le parcours CARDIFF - MONTEVIDEO

5/6 sur le parcours Cardiff - ROSARIO

5/9 sur le parcours CARDIFF - RIO DE JANEIRO

Explication :-

a) De l'analogie entre les minima des taux de fret charbonnier. Tous ces minima se situent entre décembre et janvier.

Durant cette période de décembre-janvier, les navires tramps chargés

de charbon à l'aller avaient la possibilité de retourner vers l'Europe avec un chargement de blé. Le fret de retour étant ainsi assuré, les armateurs pouvaient se contenter à l'aller durant ces deux mois d'un tarif de transport peu élevé.

b) De l'analogie entre les maxima des taux de fret charbonnier. Tous ces maxima se situent en mai et août.

On ne peut, en l'occurence, que formuler des hypothèses; celles-ci sont les suivantes :

1°) Diminution de l'offre des marchandises en retour pouvant entraîner des augmentations de tarif aller. Cette explication est insuffisante, les frets de retour étant constants et permanents à part le blé et il est peu probable que céréales, café, laine, bois..... soient prêts à être embarqués à la même époque, ce qui augmentant la demande de tonnage ferait hausser les frets, à certains moments, et les ferait diminuer ensuite. Au contraire, certaines de ces marchandises peuvent se stocker sans inconvénient; elles peuvent donc se charger pendant toute l'année jouant ainsi le rôle de volant; dans ces conditions, les variations des taux du fret ne peuvent être que de faible intensité et leur courbe ne devrait présenter que de courtes oscillations.

2°) Offre de tonnage inférieure aux besoins du marché sud-américain en charbon.-

Cette hypothèse est peu plausible. Les variations saisonnières de la consommation charbonnière sont, en effet, de faible intensité, le charbon étant surtout destiné à des usages industriels.

3°) Fluctuations monétaires pouvant à la faveur du change favorable entrainer une augmentation des exportations vers l'Amérique du Sud, donc accroissement de la demande de tonnage.

4°) Explication douanière :- mesures identiques prises par tous les pays sud-américains tendant à augmenter leur contingentement de charbon ou a diminuer les taxes à l'importation : donc, accroissement de la demande de tonnage.

5°) Explication géographique :- la Mousson.

Cette explication n'est donnée qu'à titre purement indicatif.

La Mousson de l'Océan Indien commence en mai et en octobre. Elle dure 5 mois chaque fois, les bons mois pour embarquer sur rade aux Indes étant par conséquent avril et septembre.

Un navire charbonnier allant décharger du charbon à BUENOS AYRES peut revenir vers l'Europe avec un chargement constitué par des céréales, cafés, graines de lin, laine, bois de quebracho.

Il peut aussi effectuer un périple beaucoup plus important :

Angleterre-Argentine avec du charbon

Argentine-Indes avec un chargement de blé

Indes-Europe avec du riz, du coprah.

En mai, il n'y avait donc aucun fret de retour au départ des Indes et le fret charbonnier était très élevé, car il fallait avec l'aller payer le retour.

L'explication ne vaut plus pour la pointe maxima d'août. Il faut noter en outre que les navires faisant le tramping d'Amérique du Sud vers l'Océan Indien constituaient la minorité. La plupart retournaient en Europe.

6°) Demande accrue du tonnage sur tous les marchés du monde, entraînant une hausse générale des frets, donc du compartiment Amérique du Sud.

CONCLUSION :-

De toutes ces hypothèses, il semble bien que ce soit la dernière qui puisse expliquer une analogie aussi frappante entre les périodes de hausse. Si les besoins d'importation de l'Europe en céréales, café, riz ou laine ont lieu à des dates précises, le tonnage disponible étant insuffisant, une hausse générale des frets se produisait englobant également les frets charbonniers.

II.- OCEAN ATLANTIQUE - AFRIQUE :-

Sur Dakar, les variations du prix du transport du charbon d'Angleterre présentent des écarts plus grands que ceux du charbon polonais, soit une différence de 2/3 de Cardiff sur Dakar et de 1/6 de Gdynia sur Dakar.

Port d'Origine	Destination	Cours moyen.	Fret le plus bas.	Fret le + élevé.
CARDIFF	DAKAR	7/3	6/3	8/6
CARDIFF	LAS PALMAS ou TENERIFFE	7/¾	6/6	8/-
DANTZIG	DAKAR	8/10	8/-	9/6

B.- CABOTAGE.-

III.- EUROPE DU NORD.-

En 1938, les frets charbonniers d'Angleterre sur l'Europe du Nord étaient les suivants :

Direction	Coursle + bas	Cours moyen annuel	Cours le + élevé
SWANSEA sur AMSTERDAM	3/3	4/8	6/6
CARDIFF sur COPENHAGUE	4/1 ½	4/9	5/6

La courbe des frets mensuels moyens de Swansea sur Amsterdam (voir figure n° 5, page) reflète des maxima aux mois de janvier, mai et novembre.

IV.- PORTUGAL (Voir courbes n° 6 et 7, page)

De Cardiff sur Porto et de Cardiff sur Lisbonne, les variations mensuelles présentent peu d'analogie.

De Cardiff sur Porto, on relève de nombreuses oscillations, le cours le plus élevé se situant en janvier où il atteint 8/-.

Par contre, de Cardiff sur Lisbonne, une tendance générale à la hausse avec une pointe maxima en octobre (7/6).

De Rotterdam sur Lisbonne, les variations sont également très faibles, le cours maoyen étant 6/9, les minimum et maximum atteints sont respectivement 6/6 et 7/-

V.- MEDITERRANEE.-

Le tableau ci-dessous donne le cours moyen ainsi que le cours le plus bas et le cours le plus élevé pratiqués en 1938 au départ d'Angleterre de Pologne et de Hollande.

Port de départ	Port de destinat	Cours le + bas	Cours moyen	Cours le + élevé
CARDIFF	GIBRALTAR	6/-	6/2 ¾	7
"	GENES/SAVONE	3/6	5/1 ½	6/9
"	LE PIREE	6/3	6/5 ½	8/-
"	ALEXANDRIE	6/-	7/9	7/9
"	PORT SAID	6/-	6/5	8/1 ½
"	BIZERTE	6/9	7/3 ¾	7/9
"	TUNIS	6/-	6/9	8/-
"	ALGER	6/6	6/10 ½	8/-
"	ORAN	6/3	6/10 ½	8/-
DANTZIG	GENES	7/-	7/6 ½	8/4 ½
"	ADRIATIQUE	8/-	8/4 ¾	9/6
[illegible]	ALEXANDRIE	8/-	9/-½	10/3
ROTTERDAM	VENISE	6/6	6/8	6/10 ½
"	LE PIREE	5/9	6/4 ¾	7/6
"	ALEXANDRIE	6/3	6/3	6/3
"	PORT-SAID	5/10 ½	6/3 ½	7/3

Les frets mensuels moyens de Cardiff sur Alexandrie et Port Saïd

(voir courbes n° 8 et 9) page) n'appellent pas de commentaire spécial. A noter seulement une pointe maxima de Cardiff sur Alexandrie en juin-juillet où le transport est coté 7/3; une pointe maxima d'un mouvement sensiblement identique de Cardiff sur Port Saïd en juin (7/2).

Quant aux frets mensuels moyens sur Gibraltar, Gênes et Alger, leur courbe descriptive ne présente aucune analogie frappante (sauf hausse en mai-juin). (Voir courbes n° 10, 11, 12, page).

- De Cardiff sur Gibraltar, le cours le plus élevé (6/10 est coté en juin;
- De Newcastle sur Gênes, tendance très nette vers la hausse dès le début de l'année; la courbe passe par son maximum (6/10 ½) en mai pour baisser continuellement jusqu'en décembre.
- De Cardiff sur Alger, mouvement sensiblement analogue, le maximum (8/-) étant atteint en juin.

PRIX DU CHARBON SUR LE CARREAU DE LA MINE ET TARIFS DE FRETS EN 1938

Cette étude sur les tarifs de fret serait incomplète si une esquisse rapide n'était donnée pour avoir une idée du rapport existant entre les prix côtés à la mine et les tarifs de fret.

Les tableaux des pages 277, 278, 279, donnent pour des diverses catégories de charbon et à diverses époques de l'année 1938 les prix d'achats côtés aux mines de Swansea, Cardiff et Newcastle. Celui de la page 280 établit les rapports existant entre certains tarifs de fret et les prix côtés à la mine. On peut y constater des variations considérables : notamment que:

1°) le transport de gros amirauté en provenance de Cardiff sur Rouen est égal à environ 13 % du prix départ.

2°) Le prix de duff sec coté à Cardiff est de 16/- tandis que le transport sur Marseille revient à 8/- soit un rapport de 50 %.

3°) le coût du transport de duffs secs de Cardiff sur Buenos-Ayres est égal au prix coté à la mine.

PRIX COTES A LA MINE

SWANSEA

Qualités de charbon	Fin Janvier 1938	Fin juillet 1938	Fin décembre 1938
ANTHRACITE			
Gros meilleur choix	38/ à 41/	36/ à 38/	36/à 38/
Autres qualités	28/6à 37/6	30/ à 36/	30/ à 36/
Veine rouge	26/ à 28/	27/ à 29/	27/ à 29/
Cobbles à la machine	35/ à 51/	35/ à 45/6	35/ à 45/6
French	35/ à 51/	35/ à 45/6	35/ à 45/6
Stove	34/ à 50/9	34/ à 45/6	34/ à 45/6
Beans	30/ à 37/6	32/6à 38/6	32/6 à 38/6
Peas	26/6 à 28/6	28/ à 30/	28/ à 30/
Rubbly Culm	25/ à 16/	15/ à 16/	15/ à 16/
Breaker duff	14/ à 16/	14/ à 15/	14/ à 14/9
Billy duff	10/ à 13/	10/ à 13/	10/ à 12/6
VAPEUR			
Gros	22/6 à 24/6	22/6 à 24/6	22/6 à 24/6
Menus	15/6 à 17/6	15/6 à 17/6	15/6 à 17/6

PRIX COTES A LA MINE

CARDIFF

Qualités de charbon	Fin Janvier 1938	Fin Juillet 1938	Fin décembre 1938
CHARBONS A VAPEUR :-			
Gros Amirauté, 1ère qualité...	25/	24/	24/
Seconds, 1ère qualité.....	25/	23/6 à 24/	23/6 à 24/
Seconde.....	25/	23/	23/
Ordinaire.....	25/	23/	23/
Gros, sec, 1ère qualité.....	25/	23/6 à 24/	23/ à 23/6
Autres qualités de sec.....	24/ à 25/	23/	22/6
Gros monmouthshire, Black vein	25/ à 26/	24/	24/
Gros Western Valley.....	24/ à 25/	23/6 à 24/	22/3 à 23/6
Gros Eastern Valley.....	23/6 à 24/	23/	23/
Menus lavés.....	19/6 à 21/6	18/6 à 19/	18/ à 18/6
Menus à coséfier.....	19/6 à 22/6	17/6 à 18/	17/ à 17/6
Menus pour soutes, 1ère qualité	19/ à 19/6	17/ à 18/	16/6 à 17/6
Menus pour soutes, ordinaire	18/6 à 19/	16/6 à 17/	16 à 16/6
Menus cargaison.....	18/ à 19/6	16/ à 16/6	15/6 à 16/
CHARBONS CALIBRES :-			
Duffs lavés (secs).....	18/ à 18/6	17/6 à 18/	16/ à 16/6
Duffs lavés (bitumineux).....	21/ à 22/	17/6 à 18/6	17/6 à 18/
Duffs secs (non lavés).....	17/ à 17/6	16/ à 17/	15/6 à 16/6
Noisettes lavées (sèches).....	28/ à 29/	25/6 à 26/6	27/6 à 28/
Noisettes lavées (bitumineuses)	23/ à 24/	23/ à 24/	23/ à 24/
BITUMINEUX :-			
Domestique.....	22/6 à 27/	22/6 à 27/8	22/6 à 27/8
Menus Rhondda n° 3.....	22/6	18/ à 18/6	18/6 à 19/6
Menus Rhondda n° 2.....	20/	17/6 à 18/	17/ à 17/6
COKES :-			
Spécial de fonderie.....	55/ à 60/	45/	42/6
Fonderie.....	47/6 à 50/	35/	31/
Métallurgique.....	42/6 à 43/6		

PRIX COTES A LA MINE

NEWCASTLE

Qualités de charbon	Fin Janvier 1938	Fin Juillet 1938	Fin décembre 1938
CHARBONS A VAPEUR :-			
Blyth, 1ère qualité.....	19/3 à 20/	18/3 à 18/6	18/6
Menus Blyth, 1ère qualité.....	18/6	17/	17/
Tyne, 1ère qualité.....	19/ à 19/6	17/9 à 18/	17/9 à 18/
Tyne 2ème qualité.....	18/6 à 19/	17/	17/
Menus Tyne, 1ère qualité.....	18/6	17/	17/
Menus Tyne ordinaire.....	17/6	16/6	16/6
Northumberland non criblé.....	18/ à 19/	17/ à 18/3	17/ à 18/3
Durham, 1ère qualité.....	22/	19/9	19/3 à 19/6
Durham, Meilleurs menus.....	19/6	18/	17/6 à 18/
SOUTES :-			
1er choix, non criblé.....	22/	19/ à 19/6	19/ à 19/6
Second.....	21/	18/6 à 19/	18/6 à 19/
Northumberland criblé.....			19/6
Non criblé, 1ère qualité.....			18/6
Non criblé, 2ème qualité.....			18/
GAZ :-			
Wear spécial.....	22/6	19/6	19/6
Durham, 1ère qualité.....	22/6	19/4 ½	19/4 ½
Durham, 2ème qualité.....	21/	18/6	19/
CHARBONS A COKEFIER :-			
Non criblé.....	21/6 à 22/6	18/6 à 19/6	18/6 à 19/6
Menus.....	21/6 à 22/6	18/6 à 19/6	18/6 à 19/6
COKES :-			
Spécial de fonderie.....	45/	30/ à 32/	
Fonderie.....	36/ à 40/	26/ à 28/	
Noix de fonderie.....	36/ à 40/	26/ à 28/	
Beehive.....	45/	35/	
Gaz.....	36/ à 40/	26/ à 31/6	
BRAI :-			
Pour l'exportation	38/ à 40/	32/6 à 33/6	

280

RAPPORT ENTRE CERTAINS TARIFS DE FRETS & LES PRIX COTES A LA MINE

PARCOURS	Période envisagée en 1938	Variétés de charbon	Prix cotés à la mine	Tarifs de frets (b x élevé et le x bas) en cours d'année)	Pourcentage du prix du transport par rapport au prix du charbon
CARDIFF s/BUENOS-AYRES	Janvier	gros amirauté	25/-	9/-	36 %
		duffs secs (non lavés	I7/-		52 %
	Mai	gros amirauté	24/6	16/-	65 %
		duffs secs (non lavés	I6/-		I00 %
CARDIFF s/ALEXANDRIE	Mai	gros amirauté	24/6	7/9	3I %
	Décembre	duffs secs (non lavés)	I6/-		48 %
	Décembre	gros amirauté	24/-	6/	25 %
		duffs secs (non lavés	I5/6		38 %
CARDIFF s/GIBRALTAR	Février	gros amirauté	25/-	6/	24 %
		duffs secs (non lavés	I7/-		35 %
	Juin	gros amirauté	24/-	6/10/2	28 %
		duffs secs (non lavés	I6/-		42 %

--/--

RAPPORT ENTRE CERTAINS TARIFS DE FRETS
& LES PRIX COTES A LA MINE

PARCOURS	Période envisagée en 1938	Variétés de charbon	Prix cotés à la mine	Tarifs de frets (le x élevé et le x bas) en cours d'année)	Pourcentage du prix du transport par rapport au prix du charbon
CARDIFF s:/MARSEILLE	Février	gros amirauté	25/-	6/3	25 %
		duffs secs (non lavés)	17/-		36 %
	Juin	gros amirauté	24/-	8/-	33 %
		duffs secs (non lavés)	6/-		50 %
CARDIFF S:/ROUEN	Janvier	gros amirauté	25/-	5/-	20 %
		duffs secs (non lavés)	17/-		29 %
	Décembre	gros amirauté	24/-	3/3	13 %
		duffs secs (non lavés)	15/6		20 %

- CHAPITRE XXVI -

TRAFIC MONDIAL

- FRET DE RETOUR DES NAVIRES CHARBONNIERS -

(voir cartes 42-43 ,37.))

Nous donnons ci-dessous une nomenclature des frets se traitant de façon régulière par chargements complets et sur lesquels se basent les armateurs de tramps de toutes tailles.

Eventuellement, nous donnons les époques où commencent les chargements des produits saisonniers. Il convient toutefois de faire remarquer qu'avant la guerre l'abondance des récoltes était souvent telle que bien des articles finissaient par s'échelonner de telle sorte que les récoltes n'étaien pas terminées d'embarquer lorsque les nouvelles arrivaient sur le marché.

Ce qui influençait principalement le marché des frets ce n'était donc pas le facteur saison mais souvent les arrêts des achats par les importateurs saturés de marchandises.

LISTE DES FRETS DE RETOUR PAR CHARGEMENT COMPLET DES CHARBONNIERS OU DES TRAMPS AYANT PORTE UNE CARGAISON DE CHARBON.

Les marchandises habituellement et régulièrement transportées par lignes régulières sont évidemment exclues de cette liste

MEDITERRANEE.-

TUNISIE	Céréales.....	Juin
	Phosphates	
	Sels	
	Minerais	
	Alfas	
ALGERIE	Céréales.....	Juin
	Phosphates	
	Sels	
	Minerais	
	Alfas	
	Lièges	
ESPAGNE	Oranges.....	Novembre
	Raisins.....	Septembre
	Pyrites	
	Minerais	
	Sels	
	Lièges	
	Plombs	

LITTORAL FRANCAIS	Bauxites
Sud.	Tourteaux
	Sels
ITALIE	Sels
	Soufres
	Aggrumes
	Pyrites
	Minerais
YOUGOSLAVIE	Bois sciés
	Traverses de chemin de fer
	Ciments
GRECE	Raisins secs..... Octobre
	Minerais
	Magnésie
	Vins (irrégulier)
TURQUIE	Minerais de chrome
	Sels
CHYPRE	Pyrites
	Caroubes

SYRIE, GRAND-LIBAN	Oranges	
PALESTINE	Oranges	
	Céréales	
EGYPTE	Graines de lin	
	Coton	Avril

MER NOIRE.-

RUSSIE	Céréales (intermittent)	
	Minerais Manganèse	
	Charbons	
	Brais	
	Bois	
ROUMANIE	Céréales	
	Bois sciés	
BULGARIE	Céréales	
TURQUIE	Charbons	
	Traverses de chemin de fer	

MER ROUGE.-

EGYPTE	Phosphates	
SOUDAN	Céréales (intermittent)	
SOMALIS	Sels	

ATLANTIQUE NORD.- EUROPE

ESPAGNE DU NORD	Minerais	
PORTUGAL	Lèges	
	Pyrites	

AMERIQUE

CANADA	Céréales	
	Bois sciés	
TERRE NEUVE	Minerais	
ETATS-UNIS	Céréales	Tourteaux
	Bois sciés	Soufres
	Charbons	Coke de pétrole
	Brais	Phosphates
	Coton	Ferrailles
	Divers	

GOLFE MEXIQUE	Maïs	
ANTILLES	Sucres	

ATLANTIQUE SUD.- AFRIQUE

MAROC	Céréales	Juin
	Phosphates	
	Minerais	
	Lièges	
SENEGAL	Arachides	Décembre
GOLD COAST	Minerais manganèse	
	Cacaos	
NIGERIA	Arachides	Janvier
GABON	Bois coloniaux	

AMERIQUE

BRESIL	Minerais	
	Divers	
URUGUAY	Céréales	

ARGENTINE	Céréales : Avoines	Décembre
	Blés, orges	Janvier
	Maïs	Avril
	Graines de lin	Mai
	Bois de quebracho	

PACIFIQUE NORD.-

ETATS-UNIS	Bois de charpente
CANADA	Bois de charpente

PACIFIQUE SUD.- AMERIQUE

PEROU	Sucres
CHILI	Nitrates

AUSTRALIE

AUSTRALIE	Blés	Janvier
	Laines	Septembre
	Charbons	
NOUVELLE CALEDONIE	Minerai de nickel	
	Nickel	

ILES DU PACIFIQUE	Coprahs	
OCEAN ISLAND	Phosphates	

OCEAN INDIEN.-

BIRMANIE	Riz	Janvier
INDES	Arachides	Octobre
	Blés	
	Graines de lin	
	Minerais manganèse	
	Divers	
GOLFE PERSIQUE	Céréales et divers	
MOZAMBIQUE	Maïs	
	Coprahs	
ILE MAURICE	Sucres	
NATAL	Maïs	
	Charbons	
	Minerais	

COLONIE DU CAP	Maïs	
	Pois du cap	

MERS DE CHINE.

MANDCHOURIE	Sojas	
INDOCHINE	Riz	Janvier
	Maïs { hâtif	Avril
	{ normal	Juillet
	Anthracite	
PHILIPPINES	Coprahs	
CELEBES	Coprahs	
INSULINDE	Sucres	
	Divers	

FRANCE - Sud :	Bauxites, Tourteaux, Sels, Résidus de pyrites grillées (rectification)
- Océan et Manche :	Poteaux de mines, ferrailles Résidus de pyrites grillées Blés (intermittent)
BELGIQUE :	Ciments, potasses, charbons, briquettes, produits métallurgiques, divers.....

HOLLANDE :	Charbons, cokes, briquettes, divers
ALLEMAGNE :	Potasses (kainit) charbons, cokes, briquettes, divers....
NORVEGE :	Minerais , engrais (azote) pâtes de bois
DANEMARK :	Cyanamide (intermittent)
SUEDE :	Bois sciés et rondins, pâtes de bois, minerais, divers.
FINLANDE :	Bois sciés et rondins, pâtes de bois.
PAYS BALTES :	Bois scié et rondins.
POLOGNE :	Charbons, minerais (intermittent)

REMARQUE :-

Bien entendu, en dehors de ces marchandises, il existe très fréquemment divers lots d'autres marchandises, qui sont enlevés par les cargos "tramps" lorsque les armateurs de lignes régulières ne peuvent pas s'en charger ou quelcur époque de chargement ne convient pas aux chargeurs.

TARIFS DES FRETS DE RETOUR DES TRAMPS ET NAVIRES CHARBONNIERS MONDIAUX.

Il peut être intéressant d'indiquer pour l'année 1938 les tarifs pratiqués en retour en les comparant avec ceux de l'aller.

I.- LONG COURS.-

ALLER				RETOUR			
ITINERAIRE	Tarifs de frets			ITINERAIRE	Tarifs de frets		
	Maximum	Minimum	Moyen		Maximum	Minimum	Moyen
CARDIFF - LA PLATA Anthracite.....	16/-	9/-	12/7 ½	LA PLATA - ANGLETERRE Céréales.....	24/-	24/-	24/-
CARDIFF - BAHIA-BLANCA Anthracite.....	15/-	10/-	13/3				
GDYNIA - LA PLATA Charbon.....	18/9	13/6	15/8 ¾				
ROTTERDAM - LA PLATA Charbon.....	14/-	9/-	11/9				

II.- CABOTAGE.-

ALLER				RETOUR			
ITINERAIRE	Tarifs de frets			ITINERAIRE	Tarifs de frets		
	Maximum	Minimum	Moyen		Maximum	Minimum	Moyen
CARDIFF-ALEXANDRIE Anthracite.....	7/9	6/-	6/5 ½	ALEXANDRIE-HULL Graines de lin, Coton	14/-	9/6	11/8
CARDIFF-PORT SAID Anthracite.....	8/1 ½	6/-	6/5				
ROTTERDAM-ALEXANDRIE Charbon.....	6/3	6/3	6/3				
ROTTERDAM-PORT SAID Charbon.....	7/3	5/10 ½	6/3 ½				

CABOTAGE.- (Suite)

ALLER				RETOUR			
ITINERAIRE	Tarifs de frets			ITINERAIRE	Tarifs de frets		
	Maximum	Minimum	Moyen		Maximum	Minimum	Moyen
CARDIFF-ORAN Anthracite.....	8/-	6/3	6/10 ¼	ALGER-CARDIFF - Minerai	8/9	7/-	7/8 ¾
CARDIFF-ALGER Anthracite.....	8/-	6/6	6/10	ALGER-MIDDLESBROUGH Minerai.....	9/6	7/-	8/0 ¼
				ALGER-ROTTERDAM Minerai.....	8/-	6/3	7/0 ¾
CARDIFF-ORAN Antracite.....	8/-	6/-	6/9	BONE-GLASGOW Minerai.....	10/-	7/-	8/2
CARDIFF-BIZERTE Anthracite.....	7/9	6/9	7/3 ¼	BONE-ROTTERDAM Minerai.....	8/4 ½	5/9	6/6

REMARQUES IMPORTANTES.-

D'une façon générale, les frets de retour des minerais semblent assez proches des frets d'aller du charbon.

Par contre, les taux de frets de retour des céréales, coton, graines de lin, sont très supérieurs à ceux des frets d'aller en charbon, étant donné que la densité des frets de retour est généralement inférieure à celle des frets d'aller et qu'il y a lieu de compenser par une augmentation des tarifs la perte au deadweigt subie par le navire.

Néanmoins, cette explication purement technique n'exclut pas toutes les autres variations de fret dues à la douane, aux contingentements, mesures financières ou politiques, ou tout simplement au mécanisme de l'offre et de la demande de tonnage.

TRAFIC FRANCAIS METROPOLITAIN

- CHAPITRE XXVII -

- TRAFIC FRANCAIS -

I.- H O U I L L E.-

PRODUCTION.-

Comme producteur de houille, la FRANCE est dans une situation très inférieure à celle de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne.

A la différence de ces pays qui après avoir couvert leurs besoins peuvent encore exporter, la FRANCE, elle, n'arrive guère qu'à produire les 6/10 de sa consommation.

REPARTITION DE LA PRODUCTION DE CHARBON EN FRANCE.-

La houille se rencontre dans un assez grand nombre de régions, toutefois les seuls bassins très importants sont ceux du Nord et du Pas de Calais qui se présentent comme le prolongement en territoire français du bassin du sud de la Belgique.

Les mines de ces deux bassins fournissent environ 62 % de la production française.

Toutes les espèces de houille y sont représentées; l'ensemble de la production annuelle s'élevait à une trentaine de millions de tonnes soit un peu plus que la production totale de la Belgique.

BASSIN DE LA MOSELLE.-

Après les bassins du nord, vient le bassin de la Moselle.

Son rendement annuel est d'environ 5,5 millions de tonnes soit l'équivalent de la production du bassin de Liège.

BASSIN DE LA LOIRE.-

Se compose du bassin de St-Etienne et du bassin de Rive de Gier. Rendement 2,5 millions de tonnes.

Les houilles de ces bassins sont en très grande partie consommées sur place, une faible partie est exportée vers la Suisse et l'Italie.

BASSIN DE BOURGOGNE ET DU NIVERNAIS.-

Rendement 2,5 millions de tonnes. Comprend les exploitations de BLAUZY, le Creusot, Epinac, Decize, Montchamin et Monceau les Mines.

BASSIN DU GARD ET DE L'HERAULT.-

Alimente le sud-est de la FRANCE.

BASSIN DU TARN ET DE L'AVEYRON.-

Rendement 1,5 millions de tonnes.

Exploitations à Albi, Cransac, Carmaux, Decazeville.

N O T E :- En 1938 notre production totale de houille a été de 46.500.000 tonnes.

II.- L I G N I T E.-

La lignite dont la production ne dépasse guère 1 million de tonnes provient essentiellement du bassin d'Aix-en-Provence (Gardannes). Il est est surtout utilisé dans la région de Marseille.

N O T E :- En 1938, notre production de lignite a été de 1.057.000 tonnes. En 1940, elle a été de 1.700.000 tonnes.

III.- C O K E.-

La production de coke métallurgique par les cokeries dépendant des mines, les cokeries métallurgiques et les cokeries indépendantes s'élève à environ 8 millions de tonnes.

Les principaux départements producteurs de houille interviennent dans ce total de la façon suivante :

Pas de Calais.....	30 %
Nord.....	19 %
Moselle.....	15 %
Meurthe et Moselle.....	13 %
	77 %

Les usines à gaz fournissent environ 1,8 millions de tonnes.

La FRANCE est déficitaire de plus de 3,5 millions de tonnes.

N O T E :- En 1938, notre production de coke de fours a été de 7.636.000 tonnes. Celle de coke de gaz de 1.750.000 tonnes.

IV.- GOUDRON & BENZOL.-

Les usines de récupération de sous produits annexés aux cokeries et aux usines à gaz produisaient avant la guerre environ 525.000 tonnes de goudron.

Il en était importé environ 175.000 tonnes. Les exportations étaient infimes.

La consommation de benzol était de 100.000 tonnes.

V.- AGGLOMERES.-

La production française d'agglomérés de houille approchait avant guerre de 8 millions de tonnes. Le brai utilisé comme agglomérant, soit plus de 650.000 tonnes provenait en grande partie de l'Etranger.

NOTE /- En 1938, notre production d'agglomérés a été de 7.851.500 tonnes.

VI.- SEMI-COKE.-

Notre production de semi-coke a été de 286.500 tonnes en 1938.

PLAFOND DE NOTRE PRODUCTION DE COMBUSTIBLES.-

On estime que le plafond technique de notre production annuelle se situera après guerre entre 52 et 57 millions de tonnes de combustibles.

VII.- TOURBE.-

Les tourbières françaises couvrent une étendue considérable : 1.200.000 hectares. Les réserves ressortent à 5 milliards de tonnes de tourbe. Elles se trouvent en Basse Loire, Somme, Pas de Calais. On utilise aujourd'hui les briquettes de tourbe séchées à l'air ou artificiellement; leur pouvoir calorifique s'élève à 4.800 - 5.200 calories contre 5.600 pour la lignite, 6.850 pour la houille et 7.800 pour l'anthracite. On les mélange au lignite.

RECAPITULATION.

PRODUCTION DES MINES FRANCAISES.-(Poids en tonnes)

	1936	1937	1938
Houille et anthracite	45.228.000	44.346.000	46.500.000
Lignite	943.000	1.018.000	1.057.000
Tourbe	17.000	-	-

VALEUR DE LA PRODUCTION EN FRANCS.-

	1936
Houille et anthracite	3.863.014.000
Lignite	55.078.000
Tourbe	993.000

PRODUCTION DES MINES PAR DEPARTEMENT.-

Pas-de-Calais	19.057.130 tonnes
Nord	9.354.280 "
Moselle	5.448.440 "
Loire	3.241.110 "
Saône et Loire	2.381.570 "
Gard	2.098.660 "
Tarn	834.140 "
Puy de Dôme	751.450 "
Aveyron	626.830 "

Isère	318.970	tonnes
Nièvre	288.210	"
Hérault	214.090	"
Haute-Loire	143.720	"
Allier	130.540	"
Cantal	104.880	"
Haute-Saône	102.130	"
Vendée	50.080	"
Savoie	34.320	"
Hautes-Alpes	23.580	"
Creuse	12.650	"
Deux-Sèvres	10.240	"
Ardèche	500	"

LIGNITE.-

Bouches-du-Rhône	631.200	tonnes
Gironde	197.630	"
Basses-Alpes	78.520	"
Gard	24.330	"
Dordogne	4.590	"
Aveyron	3.930	"
Aude	1.500	"
Doubs	1.040	"
SAVOIE	250	"
Tarn	240	"

PRODUCTION DE HOUILLE, ANTHRACITE, LIGNITE, DEPUIS 1920.- (milliers de Tonnes)

	Production	Import.	Export.	Variation du stock	Consommation
1920	29.261	32.448	435	+ 443	58.831
1921	28.960	25.334	2.136	+ 806	51.331
1922	31.913	32.208	2.649	- 442	61.914
1923	38.556	33.450	2.921	- 402	69.487
1924	44.982	33.213	2.775	- 540	74.780
1925	49.091	30.592	2.774	- 43	75.952
1926	52.433	29.125	2.914	+ 788	79.432
1927	52.875	30.421	2.677	- 2.600	78.019
1928	52.440	29.743	3.253	- 508	79.438
1929	54.977	36.340	4.194	- 1.836	88.967
1930	55.057	36.272	2.859	+ 2.100	86.370
1931	51.046	32.608	2.632	+ 1.565	79.457
1932	47.279	25.407	2.085	- 131	70.732
1933	47.981	25.649	1.921	- 321	72.030
1934	48.658	24.649	1.899	+ 341	70.964
1935	47.119	22.011	1.518	- 179	67.869
1936	46.171	22.905	1.334	- 1.883	70.046
1937	45.364	30.890	1.034	- 1.036	75.761
1938	47.557	22.726	1.215	+ 936	67.923

Variation du stock :

signifie stock sur le carreau des mines.

Le signe + indique une augmentation du stock sur la date correspondante de l'année antérieure.
Le signe - une diminution.

- CHAPITRE XXVIII -

CONSOMMATION DE HOUILLE EN FRANCE

CONSOMMATION TOTALE.-

La consommation totale a varié selon les années ainsi que l'indiquent les chiffres suivants : (voir tableau de la page précédente)

CONSOMMATION PAR BRANCHE.-

La consommation de combustibles minéraux se décomposait approximativement de la manière suivante :

	1935
- Industrie minière (consommation des mines et livraisons au personnel)	8,1 %
- Industrie métallurgique	14,76 %
- Chemin de fer	14,49 %
- Gaz	5,85 %
- Industrie électrique y compris les ventes des centrales minières	5,62 %
- Charbon de soute	1,41 %
- Industries diverses et consommation domestique	49,77 %
	100,00 %

UNE CLASSIFICATION UN PEU DIFFERENTE DONNE POUR 1937 :

- Métallurgie	14,6 %
- Chemin de fer	12,7 %
- Gaz	5,5 %
- Electricité	5 %
- Charbon de soute	1,35 %
- Textiles et industries diverses	38,6 %
- Foyers domestiques	20,3 %
	100,00 %

ET POUR 1939 :

- Chemin de fer	16,4 %
- Gaz	7,3 %
- Electricité	5,7 %
- Industries diverses	41,1 %
- Foyers domestiques	29,5 %
	100,00 %

PRINCIPAL CONSOMMATEUR DE CHARBON EN FRANCE.

La S. N. C. F.

INTEGRATION VERTICALE.-

MINES :- Le réseau P.L.M. (domaine privé) était avant la création de la S.N.C.F., propriétaire d'une mine, la Chazotte, (Bassin de St-Etienne). Cette mine est restée propriété P.L.M. et n'est pas passée sous le contrôle de la S.N.C.F.

Le P.L.M. avait également des intérêts en commun avec les Forges et Aciéries de la Marine dans la Mine de Pelaw Main (Bassin de Newcastle)

La S.N.C.F. n'est pas elle-même propriétaire de mine.

FLOTTE :- La S.N.C.F. était avant guerre propriétaire d'une flotte charbonnière importante atteignant le tonnage global de 65.756 tonnes et un port en lourd de 104.800 tonnes.

RAVITAILLEMENT DE LA S.N.C.F. EN CHARBON:- Néanmoins cette flotte était très insuffisante pour le ravitaillement des chemins de fer français d'autant plus qu'il lui arrivait de transporter pour d'autres clients que la S.N.C.F. elle-même; pour la maison Lasry d'Oran, par exemple et c'est pourquoi la S.N.C.F. a dû recourir souvent aux navires étrangers et à des navires français non S.N.C.F.

Le tableau ci-dessous résume pour 1938 le ravitaillement de la S.N. C.F.

(Voir page suivante)

ANNEES	NAVIRES S.N.C.F.		AUTRES NAVIRES FRANCAIS		NAVIRES ETRANGERS		TOTAL	
	Voyages	Ton. Transp.	Voyages	Ton. Trans	Voyages	Ton. Transp.	Voyages	Ton. Transp.
Année 1938.....	120	786.504	436	1.185.028	45	149.726	601	2.161.258
Du 1/1/39 au 31/8/39	59	369.477	76	130.782	0	0	135	500.259

- CHAPITRE XXIX -

(voir cartes 38 - 39)

- IMPORTATIONS - EXPORTATIONS -

- BILAN PRODUCTION & CONSOMMATION EN FRANCE -

Si l'on rapproche les une des autres les chiffres indiqués ci-dessous à la production et à la consommation et si l'on essaie d'en conclure un programme d'importation, on a : (chiffres exprimés en tonnes)

Années	Production	Consommation	Déficit à importer	Quantités importées
1931	51.046.000	79.457.000	28.411.000	28.483.380
1932	47.279.000	70.732.000	23.453.000	21.491.168
1933	47.981.000	72.030.000	24.049.000	21.304.493
1934	48.658.000	70.964.000	22.306.000	20.142.284
1935	47.119.000	67.869.000	20.750.000	20.901.569
1936	46.171.000	70.046.000	23.875.000	22.190.550
1937	45.365.000	75.761.000	30.396.000	29.391.956
1938	47.557.000	67.923.000	20.366.000	22.267.580

Note :- Ces chiffres, extraits du tableau général de la navigation maritime, sont un peu différents de ceux de la page 312 extraits de l'annuaire statistique de la Présidence du Conseil

Une certaine différence peut exister entre le déficit à importer et les quantités réellement importées, celle-ci provient des stocks et du che-

vauchement des années les unes sur les autres. Quoi qu'il en soit, la FRANCE devrait importer en moyenne de 31 à 33 % de ses besoins.

Si on récapitule les divers modes de transport à l'importation depuis 1931, on arrive aux résultats suivants : (chiffres exprimés en tonnes).

IMPORTATIONS

Années	Pavil. Français	Pavil. vendeur	Pavil. tiers	Par terre	TOTAL
1931	6.196.266	6.511.558	2.362.877	13.412.679	28.483.380
1932	4.389.375	5.810.982	1.953.273	9.337.538	21.491.168
1933	4.429.460	5.299.928	2.079.181	9.495.924	21.304.493
1934	4.223.199	4.599.054	2.147.685	9.172.346	20.142.284
1935	4.039.183	4.337.732	2.180.087	10.344.567	20.901.569
1936	4.224.521	4.138.448	2.433.102	11.494.479	22.190.550
1937	5.680.718	4.993.928	3.745.263	14.972.047	29.391.956
1938	4.472.590	3.000.349	3.233.918	11.560.723	22.267.580

De l'étude de ce tableau et des tableaux relatifs aux importations, on peut dégager les conclusions suivantes : (Voir pages 312, 313, 314, 315). 316)

1°) Trafic par terre et trafic par mer.- Les importations par mer ont dominé le trafic terrestre jusqu'en 1936 inclus. A partir de 1936, le mouvement inverse s'est produit : la part terrestre domine.

2°) Part du pavillon français dans les importations de charbon.- Durant toutes la période envisagée, la part du pavillon français dans nos importations par voie maritime a varié dans de faibles proportions, la moyenne se stabili-

sant autour de 38 %, le minimum : 32 % ayant été atteint en 1932, les pointes maxima, soit 41 %, en 1931 et 1938.

IMPORTATIONS SOUS PAVILLON FRANCAIS (en tonnes)

Années	Montant total des importat.	Importations par mer	Importations sous Pavil. français	% de la part réservée au pavillon français
1931	28.483.380	15.070.701	6.196.266	41 %
1932	21.491.168	12.153.630	4.389.375	36 %
1933	21.304.493	11.808.569	4.429.460	37 %
1934	20.142.284	10.969.938	4.223.199	38 %
1935	20.901.569	10.557.002	4.039.183	38 %
1936	22.190.550	10.696.071	4.224.521	39 %
1937	29.391.956	14.419.909	5.680.718	37 %
1938	22.267.580	10.706.857	4.472.590	41 %

En fait, il faudrait distinguer entre les importations des services publics et les importations libres. Car, si la pavillon français tient une place convenable pour les premières, par contre, pour les secondes, sa place est mauvaise : le pourcentage n'étant que de 30 %.

En 1933, les ports de Calais, Le Tréport, Fécamp et les Sables d'Olonne ont confié la totalité de leurs importations au pavillon étranger.

Le port de Toulon, avec 28.700 tonnes, a confié 94,7 % de ses importations au pavillon étranger.

Le port de Brest, avec 126.000 tonnes a confié 91,8 % de ses importa

tions au pavillon étranger.

3°) Part du pavillon français dans les importations de charbon et dans le total général des importations toutes marchandises comprises.-

La part du pavillon français dans les transports de charbon importé est sensiblement analogue à celle qu'il occupe dans le trafic total des importations en FRANCE. Ainsi, ces dernières importées par mer en 1938 ont été de 33.490.840 tonnes dont 13.653.565 sous pavillon français, soit un pourcentage de 40 %; ce pourcentage était de 41 % dans les importations de charbon. Néanmoins, il convient de remarquer qu'une grande partie du trafic total d'entrée nous vient d'Afrique du Nord-Maroc (monopole du pavillon) et des Colonies alors que le charbon nous vient tout de l'étranger. Il contribue donc à l'amélioration de la place de notre pavillon dans le trafic total.

4°) Long cours et cabotage.-

Le pourcentage de la part du pavillon français dans le transport du charbon est tout différent suivant qu'il s'agit du long cours ou du cabotage. Cette part est assez importante au cabotage, mais très peu élevée dans le long cours.

Ainsi, en 1935, elle atteignait :

32 % pour les charbons importés de Grande-Bretagne;

79 % pour les charbons importés d'Allemagne;

87 % pour les charbons importés des Pays-Bas;

tandis que notre pavillon transportait seulement 36.023 tonnes sur les 251.625 importées d'Indochine, soit le faible pourcentage de 14 %/.

5°) Part du pavillon vendeur.-

Durant les années 1935, 1936, 1937 et 1938, si le pavillon français a occupé un rang convenable pour importer les charbons, on peut noter cependant que le pavillon vendeur commençait à décliner légèrement au profit du pavillon tiers.

Part du pavillon tiers et du pavillon vendeur (en tonnes)

Années	Montant total des importations	Part du pavil. vendeur	Part du pavil. tiers	Pourcentage du pavil. tiers
1935	20.901.569	4.337.732	2.180.087	20 %
1936	22.901.550	4.138.448	2.433.102	22 %
1937	29.391.956	4.993.928	3.745.263	25 %
1938	22.267.580	3.233.918	3.000.349	28 %

6°) Pays fournisseurs.-

Les principaux fournisseurs de la FRANCE se classaient de la même manière au cours des dernières années qui précédèrent la guerre de 1939.

Au 1er rang s'inscrivait la Grande-Bretagne

Venaient ensuite : l'Allemagne

L'Union Belgo-Luxembourgeoise

Pays-Bas

Pologne.

La Turquie recommença à nous envoyer du charbon en 1936, la Tchécoslovaquie en 1937, le Maroc en 1938.

L'Union Belgo-Luxembourgeoise accrut ses exportations à destination de la FRANCE dans d'assez fortes proportions au détriment de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne.

Nos importations en provenance de l'Union-Belgo-Luxembourgeoise se montèrent :

En 1935 à 3.801.634 tonnes

En 1936 à 4.252.168 tonnes

En 1937 à 5.886.714 tonnes

En 1938 à 5.330.225 tonnes

Durant la même période, nos importations en provenance de l'U.R.S.S. et d'Indochine diminuèrent :

IMPORTATIONS (en tonnes)

Années	En provenance de l'U.R.S.S.	En provenance d'Indochine
1935	171.121 tonnes	254.265 tonnes
1936	134.024 "	248.089 "
1937	141.595 "	293.994 "
1938	95.439 "	207.820 "

EXPORTATIONS.-

Si l'on récapitule les divers modes de transport depuis 1931, on arrive au résultats suivants :

IMPORTATIONS DE HOUILLE EN FRANCE

ANNEE 1939

EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE	QUANTITES IMPORTEES				TOTAL
	Par navires français	Par navires du pays indiqué	Par navires tiers	Par Terre	
ALLEMAGNE	940.758	28.166	207.798	5.334.091	6.510.813
GRANDE -BRETAGNE	2.374.804	4.146.999	839.426	56.242	7.417.571
PAYS -BAS	344.040	17.285	53.952	1.290 .421	1.705.698
POLOGNE	100.135	89.245	717.077	63.383	1.029.840
U.E.BELGO -LUXEMBOURGEOISE	131.108	8.199	74.567	3.587 .760	3.801.634
U.R.SS	42.452	47.633	71.345	9.691	171.121
INDOCHINE FRANCAISE	36.023		215.599	2.643	254.265
AUTRES PAYS	9.863	205	323	336	10.727
TOTAUX	4.039.183	4.337.732	2.180.087	10.344.567	20.901.569

D'après le "Tableau Général de la Navigation Maritime (année 1939)"

314

IMPORTATIONS de HOUILLE en FRANCE
ANNEE 1936

EN TONNES

PAYS de PROVENANCE	QUANTITES IMPORTEES par navires français	par navires du pays indiqué	par navires tiers	par terre	TOTAL
ALLEMAGNE	945.481	11.247	100.256	5.933.666	6.990.650
Gde-BRETAGNE	2.366.821	3.966.182	893.963	68.193	7.295.159
PAYS -BAS	583.843	47.407	133.746	1.423.510	2.188.506
POLOGNE	141.255	19.430	921.078	40.690	1.122.453
TURQUIE	61	14.197	17.051		31.309
U.E.BELGO-LUXEMBOURG	141.626	8.907	80.470	4.022.165	4.252.168
U.R.S.S.	14.783	66.826	46.474	5.941	134.024
INDOCHINE	12.699		235.390		248.089
AUTRES PAYS	18.952	4.253	4.674	314	28.192
TOTAUX	4.224.521	4.138.448	2.433.102	11.494.479	22.290.550

D'après le "Tableau général de la Navigation Maritime (année 1936)"

IMPORTATIONS DE HOUILLE EN FRANCE

ANNEE 1937

X X X

EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE	QUANTITES IMPORTEES par navires français	par navires du pays indiqué	par navires tiers	par terre	TOTAL
ALLEMAGNE	I.218.452	33.957	253.717	7.147.435	8.653.561
GRANDE-BRETAGNE	3.149.500	4.703.827	1.476.641	125.312	9.454.280
PAYS - BAS	924.290	31.387	349.774	1.880.707	3.186.158
POLOGNE	171.090	26.502	1.206.703	125.426	1.529.721
TURQUIE	3.104	83.516			86.620
U.E.B.L.	144.840	20.436	98.001	5.623.437	5.886.714
U.R.SS.		86.376	51.253	3.966	141.595
INDOCHINE FRANCAISE	17.460		276.534		293.994
TCHECOSLOVAQUIE			3.925	65.712	69.637
AUTRES PAYS	51.982	7.927	28.715	52	88.676
Totaux	5.680.718	4.993.928	3.745.263	14.972.047	29.391.956

D'Après le "Tableau général de la Navigation Maritime (Année 1937)"

IMPORTATIONS DE HOUILLE & LIGNITES EN FRANCE

(Année 1938)

EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE	QUANTITES IMPORTEES				
	Par navires français	Par navires du pays indiqué	Par navires tiers	Par terre	TOTAL
ALLEMAGNE	672.130.	24.221	137.693	4.979.928	5.813.972
GRANDE -BRETAGNE	2.580.708.	2.986.654	830.274.	18.779	6.416.415
PAYS -BAS	665.110.	22.156	243.261.	1.651.461	2.581.988
POLOGNE	133.637.	101.382	1.264.182.	51.876	1.551.077
TCHECOSLOVAQUIE			2.650.	50.383	53.033
TURQUIE	4.944.	69.831	74.556.		149.331
U.E.BELGO LUXEMBOURG	341.941.	15.932	164.393.	4.807.989	5.330.255
U.R.S.S.	11.144.	13.727	70.342.	226	95.439
INDOCHINE Française	10.617.		197.203.		207.820
MAROC (protect.Franc)	48.022.		2.713.		50.735
AUTRES PAYS	4.337.	15	13.082.	81	17.515
TOTAUX	4.472.590.	3.233.918	3.000.349.	11.560.723	22.267.580

D' après le "Tableau Général de la Navigation Maritime (Année 1938)"

EXPORTATIONS (En tonnes)

Années	Navires français	Navires du pays de destination	Navires tiers	Par terre	TOTAL
1931	145.614	145.126	14.741	4.045.492	4.350.973
1932	72.078	106.948	2.129	3.620.577	3.801.732
1933	49.409	85.424	1.225	3.460.232	3.596.290
1934	51.244	61.778	327	3.518.278	3.631.627
1935	71.496	69.175	106	1.636.671	1.777.446
1936	88.168	136.537	1.057	1.151.271	1.377.034
1937	33.672	98.996	207	984.061	1.116.936
1938	36.542	106.105	165	1.206.523	1.349.355

Importance des exportations :- (Voir pages ~~XXX~~, 319, 320, 321) 322, 323, 32

Le montant total des exportations de charbon était relativement faible avant la guerre de 1939-1940 et tendait vers une baisse continuelle, malgré des à coups peu importants en 1934 et 1938. Ainsi, les exportations de charbon qui se montaient à 4.350.973 tonnes en 1931 n'étaient plus que de 1.349.355 tonnes en 1938.

PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LES EXPORTATIONS :-

Les exportations se faisaient beaucoup plus par terre que par mer Ainsi, en 1938, sur 1.206.523 tonnes exportées, 142.832 empruntaient la voie maritime.

Sur mer notre pavillon connaissait bien des vicissitudes; son pourcentage d'utilisation a varié dans des proportions considérables. Depuis 1935, où il atteignait 50 %, il a baissé continuellement jusqu'en 1938 où il n'était plus que de 25 %.

EXPORTATIONS SOUS PAVILLON FRANCAIS (en tonnes)

Années	Montant total des exportat.	Exportations par mer	Exportations sous pavillon français	Pourcentage de la part du pavillon français
1931	4.330.973	305.481	145.614	47 %
1932	3.801.732	181.155	72.078	39 %
1933	3.596.290	136.058	49.409	36 %
1934	3.631.627	113.349	51.244	45 %
1935	1.777.446	140.777	71.496	50 %
1936	1.377.034	225.763	88.168	39 %
1937	1.116.936	132.875	33.672	25 %
1938	1.349.355	142.832	36.542	25 %

La part du pavillon français dans le trafic total de nos exportations donne pour l'année 1938 le pourcentage de 55 %, tandis que dans les exportations de charbon, il n'était que de 25 %.

CLIENTS DE LA FRANCE.-

Comme nous l'avons vu plus haut, les principaux clients de la FRANCE étaient approvisionnés par terre. Ils étaient constitués par la

SUISSE, l'ALLEMAGNE, l'AUTRICHE et l'ITALIE. De faibles quantités de charbon étaient expédiées sur l'Europe par voie maritime; notons toutefois que, en 1936, sur 214.770 tonnes exportées à destination de l'Italie, 90.120 le furent par mer dont 83.120 sous pavillon italien, le restant soit 7.000 seulement sous pavillon français.

La FRANCE avait une foule de petits clients dans ses colonies. Ainsi en 1936, les quantités exportées de FRANCE

sur la Guadeloupe	se montèrent à	3.000	tonnes
" la Martinique	"	1.125	"
" l'A.E.F.	"	11.680	"
" l'A.O.F.	"	33.470	"
" l'Algérie	"	23.770	"
" le Cameroun	"	1.200	"
" la Réunion	"	3.070	"
" le Togo	"	3.905	"
" la Tunisie	"	1.193	"

Grâce à une législation protectrice de sa flotte marchande dans les relations entre la FRANCE et ses dépendances, la totalité des importations à destination de l'Empire était faite sous pavillon français.

320

EXPORTATIONS DE HOUILLE EN FRANCE

ANNEE 1935

EN TONNES

PAYS DE DESTINATION	QUANTITES EXPORTEES par navires français	par navires du pays indiqué	par navires tiers	par terre	TOTAL
ESPAGNE		-		I.603	I.603
ALLEMAGNE	202	45	78	498.840	499.165
AUTRICHE				4.455	4.455
ITALIE				230.057	230.057
PAYS-BAS	21			I.049	I.070
SUISSE				635.202	635.202
U.E.BELGO LUXEMBOURGEOISE				252.976	252.976
GUADELOUPE	I.250				I.250
REUNION	2.000			2.033	4.033
Provisions de bord: navire étranger		68.393			68.393
A.E.F	4.265				4.265
A.O.F	30.710			I.039	31.749
ALGERIE	28.730			3.740	32.740
SYRIE				3.733	3.733
TUNISIE	I.550				I.550
AUTRES PAYS	2.768	737	28	I.944	5.477
	71.496	69. 175	106	I.6 36.771	1777.548

D'après le "Tableau général de la Navigation Maritime (année 1935)"

EXPORTATIONS DE HOUILLE EN FRANCE

ANNEE 1936

EN TONNES

PAYS DE DESTINATION	QUANTITES EXPORTEES				TOTAL
	Par navires français	Par navires du pays indiqué	Par navires tiers	Par terre	
ESPAGNE				I.I03	I.I03
ALLEMAGNE	59I	80		338.965	339.636
AUTRICHE				3.580	3.580
ITALIE	7.000	83.I20		I24.650	II4.770
SUISSE				549.640	549.640
U.E.BELGO LUXEMBOURGEOISE	7I			I26.2I3	I26.284
GUADELOUPE	3.000				3.000
MARTINIQUE	I.I25				I.I25
Provisions de bord: navires étrangers		5I.734			5I.734
A.E.F	II.680				II.680
A.O.F.	33.470				33.470
ALGERIE	I8.765			5.005	23.770
CAMEROUN (mandat français)	I.200				I.200
REUNION	3.070				3.070
TOGO (mandat français)	3.905				3.905
TUNISIE	I.I93				I.I93
AUTRES PAYS	3.098	I.603	I.057	2.II5	7.873
TOTAUX	88.I68	I36.537	I.057	I.I5I.27I	I.377.033

D'après le 'Tableau général de la Navigation Maritime (année 1936)'

322

EXPORTATIONS DE HOUILLE EN FRANCE

ANNEE 1937

EN TONNES

PAYS DE DESTINATION	QUANTITES IMPORTEES				TOTAL
	par navires français	par navires du pays indiqué	par navires tiers	par terre	
ALLEMAGNE				302.417	302.417
AUTRICHE				4.075	4.075
ESPAGNE	5	5.473	117	10.905	16.500
ITALIE				85.963	85.963
SUISSE				501.472	501.472
U.E.BELGO-LUXEMBOURGEOISE				72.152	72.152
Provisions de bord: navires étranger		84.320			84.320
YOUGOSLAVIE		7.740		3.900	11.640
A.E.F	5.580				5.580
A.O.F.	7.082				7.082
ALGERIE	9.150			547	9.697
Togo (mandat français)	3.020				3.020
TUNISIE	6.550				6.550
AUTRES PAYS	2.285	1.463	2.090	2.030	5.868
TOTAUX	33.672	98.996	207	984.061	1.116.936

D'après le "Tableau général de la navigation maritime (année 1937)"

EN TONNES

PAYS DE DESTINATION	QUANTITES IMPORTEES				
	Par navires français	Par navires du pays indiqué	Par navires tiers	Par terre	TOTAL
ALLEMAGNE				I46.0I8	I46.0I8
AUTRICHE				7.390	7.390
ESPAGNE	3.003		5I	35	3.089
ITALIE	306			72.958	73.264
SUISSE				586.900	586.900
U.E. BELGO-LUXEMBOURG				393.056	393.056
YOUGOSLAVIE		I7.679			I7.679
A.E.F	4.039				4.039
A.O.F	4.I45				4.I45
ALGERIE	3.3I4				3.3I4
CAMEROUN (français)	8.042				8.042
TOGO ...(...."....)	3.008				3.008
TUNISIE	9.407				9.407
PROVISIONS DE BORD- navires étrangers		88.4I2			88.4I2
AUTRES PAYS	I.278	I4	II4	I66	I.572
TOTAUX	36.542	I06.I05	I65	I.206.323	I.349.335

Daprès le "Tableau Général de la Navigation Maritime (Année 1938)"

-3234

- CHAPITRE XXX -

- PORTS CHARBONNIERS FRANCAIS -

'(voir carte 37)'

ROUEN.-

Depuis de nombreuses années, ROUEN est le principal port charbonnier français; son trafic oscille entre 3.000.000 et 4.500.000 tonnes d'importation par an.

La très grosse majorité de ces importations est faite de houille en provenance d'Angleterre.

Chose curieuse, Rouen est le premier port charbonnier français d'importation pour les charbons indochinois et russes, alors que Marseille semblerait géographiquement plus indiqué.

STRASBOURG.-

STRASBOURG est le second port charbonnier de FRANCE; depuis 1935, son trafic oscille entre 1.300.000 et 2.000.000 de tonnes.

BORDEAUX.-

BORDEAUX se classe troisième. Trafic variant entre 1.000.000 de tonnes et 1.400.000 tonnes. Houille anglaise dominante - Fret de retour : poteaux de mine.

MARSEILLE.-

MARSEILLE tient la 4° place. Trafic annuel de 1.000.000 de tonnes environ.

CAEN.-

Vient au 5° rang. Trafic annuel de 1.000.000 de tonnes environ. Se classe à peu près comme Marseille mais se tient cependant généralement en dessous.

NANTES.-

Vient au 6° rang - trafic moyen 700.000 tonnes.

LE HAVRE.-

Quoique très grand port, le HAVRE , au point de vue trafic charbonnier, ne tient que la 7ème place. Son trafic est de l'ordre de 500.000 tonnes.

Se classent ensuite pour 1938 :

BAYONNE

SAINT MALO

BREST

BOULOGNE

DIEPPE

SAINT NAZAIRE

LORIENT-KAIROMAN

LA ROCHELLE

LA PALLICE

NICE

CHERBOURG

DUNKERQUE.

Ainsi DUNKERQUE en 1938 vient dans les derniers rangs; en 1937, néanmoins, tout en se classant à une place meilleure ce port venait après DIEPPE, SAINT MALO et BAYONNE.

Nous donnons pour 1937 et 1938, les trafics d'entrée des différents ports de FRANCE, classés par ordre géographique. (Voir pages suivantes)

ANOMALIES REMARQUABLES.-

Il est à noter certaines particularités :

Par exemple en 1937, le port client le plus important du charbon hollandais a été BORDEAUX

Le port client le plus important du charbon belge a été BORDEAUX alors que géographiquement parlant les charbons belges et hollandais auraient dû surtout aller sur Rouen, Caen ou tout autre port du Nord.

ROUEN est à peu près le seul client du charbon russe (115.000 tonnes) contre 3.759 tonnes à MARSEILLE beaucoup plus proche, les ports d'exportation du charbon russe étant Taganrog, Marioupol, Odessa et Rostov-sur-Don, tous en Mer Noire.

ROUEN est à peu près le seul client d'anthracite de l'Indochine : 170.000 tonnes alors que MARSEILLE situé sur la route n'en a importé que 39.146 tonnes.

EN 1938 :-

MARSEILLE a été un très fort client du charbon allemand autant que ROUEN et plus que CAEN.

BORDEAUX est resté le principal client du charbon hollandais.

ROUEN est resté le véritable client des produits charbonniers d'Indochine ou de Russie.

CLASSEMENT DES PORTS CHARBONNIERS

Par Ordre d'Importance

(Trafic en tonnes pour 1938)

Rouen	3.II2.20I
Bordeaux & Ann.	1.044.405
Marseille & Ann.	I.044.0I2
Caen & Ann.	922.626
Nantes & Ann.	74I.826
Le Havre & Ann.	493.0II
Bayonne & Ann.	336.3I5
St Malo & Ann.	306.947
Brest & Ann.	304.853
Boulogne	300.670
Dieppe	28I.626
St Nazaire & Ann.	262.I45
Lorient -Kairouan	253.227
La Rochelle & Ann.	239.06I
La Pallice	20I.675
Nice & Ann.	I89.049
Cherbourg & Ann.	106.305
Dunkerque	95.457
Honfleur	75.I75
Sète	62.949
Tonnay-Charente	47.I76
Granville	43.840
Toulon	42.576
Fécamp	36.797
Calais	25.005
Corse	14.022
Paris	8.8I6
Port Vendres	2.969

r ordre géographique	GRANDE BRETAGNE
kerque	86.810
ais	80.574
logne	55.821
ppe	137.400
mp	23.255
Havre & Ann	366.455
n	2.018.405
is	-
fleur	38.929
n & Ann	404.939
rbourg & Ann	63.413
nville	35.202
Malo & Ann	249.266
st & Ann	252.138
ient -Kérouan	151.651
Nazaire & Ann	200.771
tes & Ann	547.400
Pallice	97.191
Rochelle & Ann	190.725
hefort	74.267
hay Charente	54.095
deaux & Ann	559.224
onne & ann	176.730
t Vendres	1.641
	15.356
seille & Ann	428.175
lon	35.723
& Ann	105.186
se	9.654
	6.391.396

IMPORTATIONS de CHARBON en FRANCE par VOIE MARITIME en 1938.

r ordre géographiqu	GRANDE BRETAGNE	POLOGNE	ALLEMAGNE	INDOCHINE	PAYS-BAS	UNION BELGO -LUXEMBOURGEOISE	U.R.S.S.	AUTRES PAYS	TOTAUX	
kerque	86.8I0	50	5.207.	-	2. [illegible]	5I5	-	I87	95.457	Dunkerque
lais	80.574	3.980	-	-	45I	-	-	-	25.005	Calais
logne	55.82I	242.450	2.303.	-	-	96	-	-	300.670	Boulogne
ppe	I37.400	II4.438	8.932.	-	I7.773	3.083	-	-	28I.626	Dieppe
amp	23.255	II.I27	840.	-	509	I.066	-	-	36.797	Fécamp
Havre & Ann	366.455	6I.I8I	37.542.	8.30I	-	4.057	-	I5.535	493.0II	Le Havre & Ann
en	2.0I8.405	337.508	473.642.	II3.60I	28.649	67.542	65.953	6.90I	3.II2.20I	Rouen
is	-	-	121.	-	-	8.542	-	-	8.8I6	Paris
nfleur	38.929	3.992	890.	-	26.6[illegible]8	4.736	-	-	75.I75	Honfleur
n & Ann	404.939	58.440	365.746.	-	40.28I	52.097	I.I83	-	922.626	Caen & Ann
rbourg & Ann	63.4I3	6.685	26.793.	-	6.082	2.777	-	-	I06.305	Cherbourg & Ann.
anville	35.202	3.02I	I00.	3.I00	20	2.397	-	-	43.840	Granville
Malo & Ann	249.266	4.547	27.7I3.	-	I3.605	II.8I6	-	-	306.947	St Malo & Ann
est & Ann	252.I38	8.226	20.703.	-	2.370	21.4I6	-	-	304.853	Brest & Ann
rient -Kérouan	I5I.65I	57.683	I2.702.	-	3.295	27.896	-	-	253.227	Lorient- Kérouan
Nazaire & Ann	200.77I	5.300	4I.540.	-	2.876	II.637	2I	-	262.I45	St Nazaire & Ann
ntes & Ann	547.400	65.6I9	73.28[illegible].	II.006	I8.877	22.59I	-	3.250	74I.826	Nantes & Ann
Pallice	97.I9I	3.29I	9I.863.	-	4.872	4.458	-	-	20I.675	La Pallice
Rochelle & Ann	I90.725	I7.053	I2.030.	-	-	10.111	2.355	6.807	239.06I	La Rochelle & Ann
hefort	74.267	3.267	2.232.	2.803	-	5.206	-	-	87.775	Rochefort
nay Charente	54.095	-	2.08I.	-	-	-	-	-	47.I76	Tonnay Charente
deaux & Ann	559.224	250.375	73.969.	23.523	77.583	4I.9II	4.573	I3.247	I.044.405	Bordeaux & Ann
onne & ann	I76.730	I09.309	34.865.	-	3.769	II.639	-	3	336.3I5	Bayonne & Ann
t Vendres	I.64I	398	-	-	-	-	-	930	2.969	Port Vendres
e	I5.356	I0.392	-	7.403	5.4II	-	6.534	I7.853.	62.949	Sète
seille & Ann	428.I75	8.9I4	433.309.	33.450	4.843	3.933	5.226	I26.I62	I.044.0I2	Marseille & Ann
lon	35.723	2.986	-	-	838	I.000	-	2.029	42.576	Toulon
e & Ann	I05.I86	3I.474	35.094	-	867	6.839.	-	9.589	I89.049	Nice & Ann
se	9.654	I.5I5	-	-	-	2.853	-	-	I4.022	Corse
	6.39I.396	I.423.I6I	I.783.500.	203.I87	262.827	330.I67	85.885	202.493 (1)	I0682.556	

r ordre géographique	GRANDE BRETAGNE
kerque	86.810
is	20.574
logne	55.821
pe	137.400
mp	23.255
Havre & Ann	366.455
n	2.018.405
is	-
fleur	38.929
n & Ann	404.939
rbourg & Ann	63.413
nville	35.202
Malo & Ann	249.266
st & Ann	252.138
lent -Kérouan	151.651
Nazaire & Ann	200.771
tes & Ann	547.400
Pallice	97.191
Rochelle & Ann	190.725
efort	74.267
ay Charente	54.095
leaux & Ann	559.224
nne & ann	176.730
Vendres	1.641
	15.356
eille & Ann	428.175
lon	35.723
& Ann	105.186
se	9.654
	6.391.396

IMPORTATIONS de CHARBON en FRANCE par VOIE MARITIME en 1938.

r ordre géographique	GRANDE BRETAGNE	POLOGNE	ALLEMAGNE	INDOCHINE	PAYS-BAS	UNION BELGO -LUXEMBOURGEOISE	U.R.S.S.	AUTRES PAYS	TOTAUX	
kerque	86.810	50	5.207.	-	2.688	515	-	187	95.457	Dunkerque
lais	20.574	3.980	-	-	451	-	-	-	25.005	Calais
logne	55.821	242.450	2.303.	-	-	96	-	-	300.670	Boulogne
ppe	137.400	114.438	8.932.	-	17.773	3.083	-	-	281.626	Dieppe
camp	23.255	11.127	840.	-	509	1.066	-	-	36.797	Fécamp
Havre & Ann	366.455	61.121	37.542.	8.301	-	4.057	-	15.535	493.011	Le Havre & Ann
uen	2.018.405	337.508	473.642.	113.601	28.649	67.542	65.953	6.901	3.112.201	Rouen
is	-	-	121.	-	-	8.542	-	-	8.816	Paris
nfleur	38.929	3.992	890.	-	26.628	4.736	-	-	75.175	Honfleur
n & Ann	404.939	58.440	365.746.	-	40.221	52.097	1.183	-	922.626	Caen & Ann
rbourg & Ann	63.413	6.685	26.793.	-	6.682	2.777	-	-	106.305	Cherbourg & Ann.
ranville	35.202	3.021	100.	3.100	20	2.397	-	-	43.840	Granville
Malo & Ann	249.266	4.547	27.713.	-	13.605	11.816	-	-	306.947	St Malo & Ann
est & Ann	252.138	8.226	20.703.	-	2.370	21.416	-	-	304.853	Brest & Ann
rient -Kérouan	151.651	57.683	12.702.	-	3.295	27.896	-	-	253.227	Lorient- Kérouan
Nazaire & Ann	200.771	5.300	41.540.	-	2.876	11.637	21	-	262.145	St Nazaire & Ann
ntes & Ann	547.400	65.619	73.283.	11.006	18.877	22.391	-	3.250	741.826	Nantes & Ann
Pallice	97.191	3.291	91.863.	-	4.872	4.458	-	-	201.675	La Pallice
Rochelle & Ann	190.725	17.053	12.030.	-	-	10.111	2.355	6.807	239.061	La Rochelle & Ann
hefort	74.267	3.267	2.232.	2.803	-	5.206	-	-	87.775	Rochefort
nay Charente	54.095	-	2.081.	-	-	-	-	-	47.176	Tonnay Charente
rdeaux & Ann	559.224	250.375	73.969.	23.523	77.583	41.911	4.573	13.247	1.044.405	Bordeaux & Ann
yonne & ann	176.730	109.309	34.865.	-	3.769	11.639	-	3	336.315	Bayonne & Ann
rt Vendres	1.641	398	-	-	-	-	-	930	2.969	Port Vendres
te	15.356	10.392	-	7.403	5.411	-	6.534	17.853	62.949	Sète
rseille & Ann	428.175	8.914	433.309.	33.450	4.843	3.933	5.226	136.162	1.044.012	Marseille & Ann
ulon	35.723	2.986	-	-	838	1.000	-	2.029	42.576	Toulon
e & Ann	105.186	31.474	35.094	-	867	6.839	-	9.589	189.049	Nice & Ann
rse	9.654	1.515	-	-	-	2.853	-	-	14.022	Corse
	6.391.396	1.423.161	1.783.500.	203.187	262.827	330.167	85.885	202.493 (1)	10682.556	

- CHAPITRE XXXI -

- COMMERCE EN GROS DU CHARBON EN FRANCE - VENTES C.A.F. & F.O.B. -

- GROUPEMENTS D'IMPORTATEURS -

SYNDICAT CENTRAL DES NEGOCIANTS IMPORTATEURS DE CHARBON EN FRANCE.-

Ce syndicat défendait les intérêts professionnels des importateurs mais ne constituait pas un organisme d'achat.

GROUPEMENTS D'IMPORTATEURS.-

Les importateurs se groupaient quelquefois pour faire venir leurs cargaisons, mais c'était là chose exceptionnelle, chaque importateur traitait plutôt lui-même ses achats soit C.A.F. soit F.O.B.

C.A.F.-

La plupart des charbons importés en FRANCE étaient vendus C.A.F. par les exportateurs étrangers. Ce sont ces derniers qui, se procurant des offres de tonnage par leurs courtiers habituels présentaient les offres de navires reçues (quel que soit le pavillon) aux importateurs français.

F.O.B.-

Certains importateurs français achetaient F.O.B. Pour ce faire, ils s'adressaient à leurs courtiers habituels qui leur fournissaient les offres de navires susceptibles de concilier date, portée en lourd et tarif convenable.

- CHAPITRE XXXII -

- FLOTTE CHARBONNIERE FRANCAISE -

(Une partie des renseignements donnés dans ce chapitre a été fournie par la Section M.M.T. (Trafic)

La FRANCE, premier importateur de charbon du monde, importait jusqu'en 1934 davantage par mer que par terre. Depuis 1934, elle importe plus par terre que par mer.

En 1937, on a eu les chiffres suivants : en pourcentage.

Transporté par pavillon :	- Français.... 18,9 %	Soit par mer..... 48 %	
	- Vendeur..... 16,8 %		
	- Tiers..... 12,3 %		
Transporté par terre.....			52 %

En 1938, les pourcentages ont été de :

Transporté par pavillon :	- Français.... 19,1 %	Soit par mer..... 46 %	
	- Vendeur..... 14,2 %		
	- Tiers..... 12,7 %		
Transporté par terre.....			54 %

C'est donc plus de 4.500.000 tonnes qui étaient importés en FRANCE, avant la guerre, par notre flotte charbonnière.

Etant donné l'importance de ce trafic un léger aperçu sur notre flotte charbonnière semble indispensable.

FLOTTE CHARBONNIERE FRANÇAISE.-

AVANT 1914.- Avant la guerre de 1914, la flotte charbonnière française se composait de 85 navires, représentant 153.000 tonnes de jauge brute et 238.000 tonnes de portée en lourd.

APRES 1914.- Cette flotte a été augmentée des apports dûs aux accords "Maclay Clémentel" et à la reconstruction entreprise pour les grands réseaux de chemins de fer ou aux achats faits par ceux-ci.

A cette flotte sont venus s'ajouter les éléments provenant de la flotte d'Etat (flotte Lourheur) et à des achats sur le marché libre des navires.

EN 1931.- Le tramping charbonnier totalisait 154 navires jaugeant brut 413.000 tonnes et représentant une portée en lourd de 638.000 tonnes. Tonnage maximum atteint.

EN 1934.- A la suite de ventes à l'étranger ou de démolition, ou de perte de trafic, la flotte charbonnière française comportait 111 navires de 291.423 tonnes brutes et 446.176 tonnes de portée en lourd En fin avril 1934, 40 % des navires étaient désarmés.

EN 1939-40.- La flotte a atteint 100 navires représentant une portée en lourd utile de 377.820 tonnes.

EN 1939.- A.- Les catégories.-

En 1939, notre flotte de cargos aménagés pour les transports de pondéreux au cabotage international que l'on désigne plus simplement sous le nom de flotte charbonnière comprenait trois grandes catégories:

1°) Les charbonniers de petit tonnage.- D'un port en lourd inférieur à 3.000 tonnes subdivisés en 3 types :

a) les navires d'un port en lourd inférieur à 1.000 tonnes.

Il est plus logique de faire entrer en FRANCE ces navires dans la classification des petits caboteurs de lignes régulières ou de tramping.

b) les navires d'un port en lourd approché de 2.300 tonnes;

c) les navires d'un port en lourd approché de 2.700 tonnes.

2°) Les charbonniers de moyen tonnage ou ayant un port en lourd compris entre 3.000 et 5.000 tonnes subdivisés en 2 grandes classes,

a) les navires d'un port en lourd approché de 3.500 tonnes;

b) les navires d'un port en lourd approché de 4.500 tonnes.

3°) Les charbonniers de gros tonnage ou d'un port en lourd supérieur à 5.000 tonnes.

Cette catégorie comprend 2 types de navires.

a) les navires d'un port en lourd approché de 6.000 tonnes;

b) les navires d'un port en lourd approché de 8.500 tonnes.

Nous avons récapitulé dans les tableaux suivants :

1°) La décomposition par catégories de tonnage de notre flotte charbonnière en 1939.

2°) L'état récapitulatif par compagnie de la flotte charbonnière en 1939.

LA FLOTTE CHARBONNIERE FRANCAISE EN 1939.- Etat récapitulatif par compagnies - Navires classés par catégorie.

COMPAGNIES.	PETIT TONNAGE	MOYEN TONNAGE	GROS TONNAGE	TONNAGE TOTAL	PORT EN LOURD CORRESPONDANT
Sété Nale des Chemins de Fer Français (Flotte construite en 1921-1922)			14 nav. 65.756 T.	14 nav. 65.756 T.	104.800 tonnes
Union Industrielle Maritime	4 nav. 5.435 T.	13 Nav. 38.564 T.		17 Nav. 43.999 T.	63.950 tonnes
Société Navale Caennaise	7 nav. 12.475 T.	9 Nav. 20.764 T.	1 nav. 4.578 T.	17 Nav. 37.817 T.	53.820 tonnes
Cie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest		9 Nav. 22.311 T.		9 Nav. 22.311 T.	34.630 tonnes
Sté Maritime Nationale et Sté Maritime de Transport et d'Affrètements.		7 nav. 17.957 T.		7 Nav. 17.957 T.	25.000 tonnes
Sété Nale d'Affrètement	6 nav. 15.907 T.			6 Nav. 15.907 T.	25.120 tonnes
Ets Odon de Lubersac	1 nav. 1.764 T.	2 nav. 5.774 T.		3 Nav. 7.538 T.	11.140 tonnes
Compagnie Delmas		3 nav. 6.241 T.		3 Nav. 6.241 T.	9.500 tonnes
Divers	1 nav. 914 T.	3 nav. 7.522 T.		4 Nav. 8.436 T.	12.600 tonnes
TOTAUX :-	13 nav. 20.588 T.	52 nav.135.040 T.	15 nav. 70.334 T.	80 Nav.225.962 T.	340.560 tonnes

TOUS CES NAVIRES ETAIENT A VAPEUR.

LA FLOTTE CHARBONNIERE REPRESENTAIT ENVIRON 7,8 DE LA FLOTTE TOTALE DE TRANSPORT DONT LE TONNAGE ETAIT DE 2.670.355 tonnes

B.- Nombre et tonnage.-

Il ressort des tableaux précédents que la catégorie la plus importante des charbonniers était celle des navires de moyen tonnage (sensiblement moitié-moitié pour les navires d'un port en lourd de 3.500 ou 4.500 tonnes). Elle comprenait 52 navires jaugeant 135.000 tonneaux. Venait ensuite la catégorie des navires de gros tonnage qui comprenait 15 navires jaugeant 70.334 tonneaux et enfin la catégorie des navires de petit tonnage comprenant 13 navires jaugeant 20.588 tonnes, au total notre flotte charbonnière en 1939 comprenait approximativement :

80 navires jaugeant 225.962 tonneaux ayant une capacité de transport de 340.560 tonnes (de port en lourd).

C'est grâce à cette flotte, comme nous l'avons déjà dit, que l'on a pu importer en FRANCE plus de 4 millions et demi de tonnes de charbon au cours de l'année 1939. Cette flotte nous a permis, en outre, d'importer en Afrique du Nord (Algérie, Tunisie, Maroc) une grande quantité de charbon dont la part ne peut être malheureusement exactement donnée.(voir cartes 30 -30 b et 39)

C.- Compagnies.-

Les six principales compagnies classées par ordre décroissant de leur seul tonnage spécialisé dans le transport de charbon étaient :

1°.- La Société Nationale des Chemins de fer Français avec 14 navires jaugeant..... 65.756 Tonnes

2°.- L'Union Industrielle Maritime avec 17 navires jaugeant 43.999 tonnes (compte tenu de l'acquisition de 4 navires depuis 1939)

3°.- La Société Navale Caennaise avec 17 navires jaugeant.. 37.817 tonnes (compte tenu de la mise en service de 2 navires depuis 1939)

4°.- La Compagnie Nataise des Chargeurs de l'Ouest

avec 9 navires jaugeant..... 22.311 tonnes

5°.- La Société Maritime Nationale et la Société Maritime

de Transport et d'Affrètement avec 7 navires jaugeant 17.957 tonnes

6°.- La Société Nationale d'Affrètement

avec 6 navires jaugeant..... 15.907 tonnes

et de diverses autres compagnies possédant au moins 4 navires.

PRINCIPALES ETAPES DU TONNAGE TOTAL CHARBONNIER de 1914 à 1939.-

ANNEES	NOMBRE DE NAVIRES	JAUGE BRUTE	PORTE EN LOURD
Août 1914	85	153.000 tonnes	238.000 tonnes
1931	151	413.000 "	638.000 "
1934	111	291.423 "	446.176 "
Déc. 1934	109	288.709 "	442.083 "
Mars 1937	83	-	345.763 "
1939	80	225.962	340.560 "

LES LIGNES ET LES DUREES DE ROTATION.-

On distingue trois grands courants de trafic.

1°) Le trafic en Manche.- C'est uniquement un trafic d'importation de charbon les navires rejoignant toujours sur lest les ports de chargement. Les trois grands ports de déchargement sont : ROUEN, LE HAVRE et CAEN.

a) La ligne Manche-Rotterdam nécessite des rotations moyennes de 10 jours;

b) La Ligne Manche-Canal de Bristol ou New Castle nécessite des rotations moyenne de 13 jours;

c) La ligne Manche-Dantzig Gdynia nécessite des rotations moyennes de 16 jours.

2°) Le trafic en Atlantique.- Trafic d'importation de charbon doublé d'un trafic d'exportation de poteaux de mines uniquement au départ de BORDEAUX.

La durée des rotations sur Rotterdam ou le Canal de Bristol est sensiblement la même, en moyenne, il faut compter 15 jours.

3°) Le trafic en Méditerranée.- Trafic d'importation de charbon à l'aller et d'exportation de pondéreux (phosphates ou minerais) au retour.

Les rotations moyennes varient de 30 à 45 jours. Ce trafic n'était effectué que par les navires d'un port en lourd supérieur à 4.500 tonnes. L'itinéraire type était celui des navires de la S.N.C.F. reliant Rotterdam à Caronte à l'aller et retour par Bône pour y prendre un chargement de phosphates. Ces voyages habituellement de 35 jours pouvaient exceptionnellement être réduits à moins de 4 semaines quand le navire remontait à Rotterdam sur lest.

LA FLOTTE CHARBONNIERE FRANCAISE EN 1939

DECOMPOSITION PAR TONNAGE

DRE :- Les Compagnies sont classées par ordre décroissant de tonnage.	PETIT TONNAGE		MOYEN TONNAGE		GROS TONNAGE	
	Navires d'un port en lourd inférieur de 2.500 T.	Navires d'un port en lourd approché de 2.700 T.	Navires d'un port en lourd approché de 3.500 T.	Navires d'un port en lourd approché de 4.500 T.	Navires d'un port en lourd approché de 6.000 T.	Navires d'un port en lourd approché de 8.500 T.
ociété Nationale des Chemins de Fer Français					6 nav. 22.524 T.	8 nav. 43.232 T.
ion Industrielle Maritime	4 nav. 5.435 T.		4 nav. 9.431 T.	9 nav. 29.133 T.		
ociété Navale Caennaise	4 nav. 6.925 T.	3 nav. 5.550 T.	9 nav. 20.764 T.		1 nav. 4.578 T.	
mpagnie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest			5 nav. 11.376 T.	4 nav. 10.935 T.		
ociété Maritime Nationale et Société Maritime de ransports et d'affrètements.			5 nav. 11.605 T.	2 nav. 6.352 T.		
ociété Nationale d'affrètement			2 nav. 5.358 T.	4 nav. 10.549 T.		
tablissements Odon de Lubergas.		1 nav. 1.764 T.	1 nav. 2.687 T.	1 nav. 3.087 T.		
mpagnie Delmas			3 nav. 6.341 T.			
ivers.	1 nav. 914 T.		2 nav. 4.348 T.	1 nav. 3.174 T.		
TOTAUX :-	19 nav. 13.274 T.	4 nav. 7.514 T.	31 nav. 71.810 T.	21 nav. 63.230 T.	7 nav. 27.102 T.	8 nav. 43.232 T.
TOTAL GENERAL :-	80 navires et	225.962 tonnes	(Port en lourd de :	340.560 tonnes)		

NOTES :-

1 - Les rares navires mis en service depuis 1939 figurent dans ces statistiques.

2 - Par contre, ont été exclus la presque totalité des navires ayant un port en lourd inférieur à 1.000 tonnes. Il est plus logique d'admettre que ces navires appartiennent à la catégorie des petits caboteurs de lignes régulières ou de tramping.

3 - Ont été exclus les navires de la Compagnie du Nickel, anciens navires charbonniers stationnés en Nouvelle Calédonie.

CRITIQUE DE LA FLOTTE CHARBONNIERE FRANCAISE D'AVANT GUERRE

CRITIQUE DU TONNAGE TOTAL.-

Nous manquions, avant la guerre, de navires charbonniers. Il aurait fallu, pour bien faire, doubler le nombre des navires dont nous disposions. Une flotte d'environ 500.000 tonnes de portée en lourd nous aurait convenu alors que nous n'arrivions qu'à 340.000 tonnes.

COMPOSITION OPTIMA DE LA FLOTTE.-

D'après une étude faite en Novembre 1938 sur la flotte considérée comme nécessaire (à l'époque) pour importer en FRANCE de 10 à 12 millions de tonnes venant de l'Etranger, la flotte idéale qu'il nous aurait fallu aurait été la suivante :

		Deadweigt maximum.
7	navires d'une portée en lourd inférieure à 500 tonnes.....	3.500
33	" " " comprise entre 500 et 1000 T.	33.000
23	" " " " " 1000 " 1500 T.	34.500
11	" " " " " 1500 " 1800 T.	198.000
6	" " " " " 1800 " 2000 T.	12.000
29	" " " " " 2000 " 2600 T.	75.400
35	" " " " " 2600 " 3800 T.	133.000
32	" " " " " 3800 " 6000 T.	192.000
12	" " " " supérieure à 6000 T.	72.000
		752.400

En tenant compte que l'on a pris pour chaque navire les tonnages maximum on retombe bien dans le chiffre précédent de 500.000 Tonnes.

CRITIQUE DU TONNAGE DES NAVIRES.-

Il nous aurait fallu une flotte de charbonniers de petits tonnages pour desservir des ports tels que : GRAVELINES, HONFLEUR, LE LEGUE, MORLAIX, HENNEBONT, VANNES, etc.., car tous ces ports étaient desservis avant guerre par de petits charbonniers étrangers.

POOLS ET CONFERENCES DANS L'ARMEMENT CHARBONNIER.-

Les armements charbonniers étaient groupés en conférences annuelles ou bi-annuelles suivant les cás, mais pas en pools.

APERCU SUR LES TYPES ET LA CONSTRUCTION DES NAVIRES CHARBONNIERS EN FRANCE

I.- NAVIRES CONSTRUITS EN FRANCE DEPUIS 1918.-

Ces navires se ramènent aux types suivants :

1°) Type "gharb", du nom du prototype construit en 1914 pour la maison Leroux-Henzey et Cie de Rouen.

Ces navires avaient : - longueur 66 mètres
- 2 hélices
- machine à l'arrière
- très grands panneaux
- 1.129 tonnes de jauge brute
- 1.500 tonnes de portée en lourd.

Ils portèrent d'abord des noms de métiers : "Peintre" "Bucheron" "Charpentier" "Menuisier".

Après leur vente à de nouveaux armateurs français ils portèrent le nom de localités du bord de la Seine : "Berville", "Biessard", "Couteleu", etc.....

Les derniers de ces navires furent vendus en Argentine en 1929.

2°) Type "Députés" (Député Abel Ferry - Député P. GOUJON), construits en "Three Islands" - Ballasts latéraux. Ces navires furent construits sur les plans de la "Marie Louise" de la Cie Auxiliaire de Navigation, lancé en 1913.

Ils offraient les caractéristiques suivantes :

- Longueur : 81 m,30
- Largeur : 12 m.
- Portée en lourd : 3.100 tonnes
- Jauge nette : 1.185 tonnes
- Puissance de la machine : 1.200 CV
- Vitesse aux essais : 10 n,3
- Jauge brute : 2.030 tonnes.

Certains de ces navires étaient à turbines? Leur presque totalité a été vendue petit à petit à l'Etranger.

3°) Type "Capitaines" ("Capitaine Bonelli" - "Capitaine Commelin") construits à "Well deck".

Le premier des navires de ce type fut construit par les chantiers du Trait (Worms et Cie).

Ils portèrent des noms d'officiers du commerce tués pendant la guerre, 1914-1918.

4°) Type "Joseph Magne".

Aggrandissement du type ci-dessus qui ne furent construits qu'à un petit nombre d'exemplaires.

Longueur : 110 m.

Largeur : 15 m.

Portée en lourd : 6.800 tonnes

Jauge nette : 2.550 tonnes

Puissance de la machine : 2.000 CV

Vitesse aux essais : 10 noeuds

Les types "Aveyron", "Senneville", "Mécanicien Principal Carvin" sont de la même famille mais certains ont un faux pont.

5°) Type "Gravy", "Cens","Isac", construits à Saint-Nazaire vers 1926.

Longueur : 82 m.

Portée en lourd : 3.600 tonnes.

Le prototype de ces navires a été le "Douélan" construit en 1925.

II.- NAVIRES CONSTRUITS A L'ETRANGER.-

1°) Type Lamy (Société Navale Caennaise)

par exemple : "Astrée" Welldeck

: "Honfleuraise" à machine arrière.

2°) Type P.L.M.

deux modèles : P.LM. 12 à 17 de 6.000 tonnes de portée en lourd

P.L.M. 20 et au dessus de 8.600 tonnes de portée en lourd.

Ballasts inférieurs et supérieurs assurant le self-trimming

3°) Type P.O. (S.M.A.T.)

Ces navires construis pour les chemins de fer du P.O. passés actuellement à la Compagnie Delmas-Vieljeux, sont de deux modèles :

"Bourges" de 4.500 tonnes de portée

"Agen" de 7.000 tonnes de portée.

4°) Type Wer.

achetés par la Société Maritime Nationale.

Modèle A de 3.500 tonnes, par exemple : "Saint Enogat"

"Gabriel Guisthou".

Modèle B de 5.100 tonnes: par exemple : "Louis Mercier"

Il n'existait en FRANCE que ce seul navire dans cette série.

Modèle C de 8.700 tonnes: Type des "Forts" des Chargeurs Réunis qui avaient un faux pont.

III.- REMARQUES GENERALES.-

1°) Il y avait des types divers achetés à l'Etranger ou même construits en FRANCE, mais pas tout à fait comme charbonnier :

Exemple : les "Arlette"

"Antinéa"

"Cybèle"

"Clio" (Compagnie Auxiliaire de Navigation).

2°) Le charbonnier type arch n'était pas répandu en FRANCE. Seul un cargo de la S.N.A. était ainsi construit et encore celui-ci était-il une combinaison de l'"Arche form" et des "Corrugsted Ship" (tel que le "Neutonbeed" et le "Hyltonia".

APRES GUERRE

Le programme de reconstruction mis à l'étude par la Section de l'Armement charbonnier a abouti au choix des types de navires suivants :

7.500 tonnes Dwt. : Longueur 120 m.

Largeur 17 m,20

Tirant d'eau 7 mètres.

Portée en lourd 7.500 tonnes.

Capacité cubique 10.000 m3

Vitesse aux essais 13 n,5

Consommation de charbon par 24 h. : 500 gr. par CV

Effectif : 39

Vap. triple et turb. expansion 3500 CV environ.

4.750 tonnes Dwt.- : Longueur 106 m,40

Type P. de Rouziers Largeur 14 m,78

Creux 7 m,44

Tirant d'eau 6 m,02

Portée en lourd 4.750 tonnes

Capacité cubique 6.370 m3

Vitesse en service 11 n.

Consommation de charbon par 24 h. : 500 gr. par CV

Effectif : 26

Vapeur triple et trub. acht. - 2000 CV environ.

3.500 tonnes Dwt. : Longueur 93 m,27

Type Egée

Largeur 13 m,28

Creux 6 m,45

Tirant d'eau 5 m,54

Portée en lourd 3.500 tonnes

Capacité cubique 4.650 M3

Vitesse en service 11 n.

Consommation de charbon par 24 h. : 615 gr. par CV

Effectif : 26

Vap. triple - 1700 CV environ -

2.650 tonnes Dwt. : Longueur 85 m,15

Largeur 11 m,72

Creux 5 m,80

Tirant d'eau 5,20

Portée en lourd 2.650 tonnes

Capacité cubique 3.350 tonnes

Vitesse 11 n. en service

Consommation de charbon par 24 h. : 615 gr. par CV.

Effectif : 25

Vap. triple -

1.350 tonnes Dwt. : Longueur 67 m.

Largeur 10 m,50

Creux 4 m,75

Tirant d'eau 4 m,35

Portée en lourd 1.350 tonnes

Capacité cubique 1.850 m3

Vitesse 11 n. en service

Combustible par 24 h. 195 par CV

Effectif : 16

Diésel - 1.250 CV environ

900 tonnes Dwt. : Longueur 56 m,50

Largeur 9 m,10

Tirant d'eau 4 m

Portée en lourd 900 tonnes

Vitesse en service 11 n.

Combustible par 24 h. 195 par CV.

Effectif : 13

Diésel - 900 CV environ.

- CHAPITRE XXXIII -

- LES COURS DE FRETS CHARBONNIERS FRANCAIS EN 1938 -

I.- LES FRETS CHARBONNIERS DE 1913 à 1933.-

Quatre périodes :

1°)- De 1913 à 1920.- Période de fret ascendant couvrant les années de guerre et allant jusqu'au boom de 1919 à 1920. L'offre de tonnage est inférieure à la demande.

2°)- De 1920 à 1926.- Les pertes subies par les Alliés dans leur tonnage marchand sont réparées. Tonnage excédentaire. Chute vertigineuse des frets dès 1921 puis dépression plus lente mais continue jusqu'à 1926.

3°)- De 1926 à 1932.- Fret insuffisant sans grandes oscillations.

4°)- 1933.- En rapprochant la valeur or des frets de 1933 et ceux de 1913 ainsi que le coût d'exploitation du navire aux deux époques et en tenant compte que le coût d'exploitation est de 6 à 7 fois supérieur en 1933 par rapport à 1913, on constate aisément la situation difficile de l'armement charbonnier.

II.- INFLUENCE DES VARIATIONS MONETAIRE SUR LES FRETS CHARBONNIERS.-

L'abandon de l'étalon-or par la Grande-Bretagne en 1931 a eu de graves répercussions sur les frets charbonniers. Le fret international s'exprimant en shilling, la dévaluation de la monnaie anglaise allait avoir pour effet de

réduire encore l'activité des navires charbonniers français. En deux ans et demi la livre sterling baissait de 144 Frs. à 77 soit une dépréciation supérieure à 40 %. Cette dépréciation n'entraine toutefois pas un relèvement correspondant des prix intérieurs anglais. Le pavillon britannique a pu continuer à pratiquer des frets exprimés en shilling, représentant à l'intérieur du pays le même pouvoir d'achat qu'auparavant et le pavillon français subissait ainsi par contre coup un accroissement de charges de plus de 40 %.

Les pays scandinaves, rattachés au bloc sterling profitèrent également de cette dévaluation. Leur concurrence avec le pavillon français se fit encore plus âpre.

POLITIQUE DOUANIERE CONCERNANT LES CHARBONS FRANCAIS AYANT INFLUENCE LES TAUX DE FRET.-

1860 à 1931.-

Droits de douane à l'importation :- Le déficit de notre production houillère plaçait notre économie sous la dépendance de l'Etranger et nécessitait une protection des Pouvoirs Publics. Dans sa réalisation, cette protection soulève des problèmes délicats : les libéraux du 19° Siècle prétendaient que le charbon étant une matière première ne doit pas être soumis à des droits de douane; du fait qu'il est à la base de toutes les industries son prix conditionne en effet le prix de revient de toutes les productions notamment des industries dérivées du charbon. Le grever de droits de douane c'est donc augmenter le coût d'une grande partie de l'industrie. Malgré cela, dès 1860, un droit de douane de 1 Fr,20 par tonne fut institué à l'importation. Ce droit fut porté par la suite à 2 Frs; même à ce niveau cependant, dans la période de troubles monétaires qui suivit la guerre 1914-1918, ses conséquen-

ces restèrent faibles et n'empêchèrent pas l'afflux étranger. Dès le lendemain de la crise de 1929, du fait de la surproduction générale, tous les grands pays producteurs et importateurs convoitèrent, en effet, le marché français : l'avilissement systématique des prix des charbons étrangers risquait de produire une crise d'engorgement du charbon français, les houillères françaises n'arrivant pas à placer la totalité de leur production.

La production fut donc revisée et en 1931 deux séries de mesures furent prises par les Pouvoirs Publics en vue de limiter le montant de nos importations.

1931 à 1935.-

Surtaxe et contingentement :-

1°) La surtaxe douanière de compensation de change, instituée par le décret du 1er août 1931 s'efforçait de bloquer l'incidence des prix extérieurs sur les prix français en compensant exactement l'avantage de prix obtenu du fait de la disparité des monnaies par une taxe correspondante à l'importation.

Une absence complète de méthode présida à la fixation et à l'application de ces surtaxes qui furent successivement levées à l'égard des différents pays en 1933, 1934 et 1935.

2°) Contingentement des importation :-

Les décrets du 10 Juillet 1931 subordonnèrent l'importation des combustibles à une autorisation donnée par le Ministère des Finances après avis du Ministère des Travaux Publics. Les Pouvoirs Publics restreignirent les

importations de l'Etranger en les limitant à un chiffre correspondant au volume des importations pendant les années antérieures considérées comme normales.

Le contingent des charbons était géré, soit par le Ministère des Travaux Publics, soit par d'autres organismes. Il était, lui aussi, susceptible d'être augmenté ou réduit selon l'importance de la production des houillères nationales. Ce contingent était divisé en deux fractions distinctes : l'une, la plus importante, dite "contingent normal" était répartie par pays; l'autre était composée d'"allocations supplémentaires" attribuées, soit aux grands services publics, soit à certaines communautés publiques : chambres de commerce, ports, etc... soit pour les besoins du ravitaillement en charbon de certaines régions. Les suppléments mensuels étaient également alloués pour assurer la fourniture de qualités spéciales déficitaires.

A titre d'exemple, les contingents ont varié comme suit :

1931.....	100 %	Août
	80 %	Septembre, Octobre, Novembre
	72 %	Décembre.
1932.....	75 %	janvier.
	65 %	Mai
	70 %	2ème semestre
1933.....	70 %	Janvier
	58,5 %	Décembre.

CRISE DE L'ARRIMEMENT CHARBONNIER - CONSEQUENCE DE LA POLITIQUE DOUANIERE SUIVIE :-

La protection des mines, en 1931, à l'aide de surtaxes ou de contin-

gentements, si elle a favorisé le charbon français et les chemins de fer a aussi diminué l'apport des frets étrangers par mer; elle a donc entrainé une crise sérieuse dans l'armement charbonnier au moment où celui-ci allait, de plus, être touché par des questions de prix de revient à la suite de la dévaluation de la livre en 1931.

Il aurait fallu, à ce moment là, pour sauver le navire charbonnier un sérieux effort de la part du Gouvernement mais celui-ci n'a rien fait en sa faveur.

Alors que l'on a aidé directement les lignes impériales, les tramping pétroliers, à l'aide de primes perçues sur les droits des carburants, alors que l'on a aidé la flotte bananière, le trafic colonial par certains monopoles de pavillon où le régime préférentiel, rien d'appréciable n'a été fait pour l'armement charbonnier. Il a simplement profité <u>indirectement</u> de quelques mesures législatives générales telles que :

<u>Décret du 28/1/22</u> pour le transport sous pavillon français des cargaisons d'Etat ou autres cargaisons assimilées. (A titre d'exemple, les assujettis au décret du 28 Janvier 1922 (Services Publics, concessionnaires, Secteur électrique et gazier) ont confié au Pavillon Français 74,2 % de leurs transports, soit 1.620.000 tonnes sur un total à l'importation de 2.183.000 T.).

<u>Loi Tasso du 12 Juillet 1934</u> portant mesures de protection en faveur de la Marine Marchande.

Rien d'étonnant, dans ces conditions, à ce que la jauge brute des navires charbonniers ne soit passée de 413.000 tonnes en 1931 à 225.962 tonnes en 1939.

- CHAPITRE XXXIV -

(voir carte 43)

FRET DE RETOUR DES NAVIRES CHARBONNIERS DESSERVANT LA FRANCE, L'AFRIQUE DU NORD & LE MAROC

I.- NAVIRES CHARBONNIERS CIRCULANT ENTRE ANGLETERRE, HOLLANDE et PORTS FRANCAIS DE LA MANCHE, LA MER DU NORD et L'ATLANTIQUE.-

Principe :- Les navires charbonniers reviennent sur ballasts, ce n'est qu'exceptionnellement qu'ils se chargent d'un fret de retour.

Pratique :- Il arrivait assez fréquemment que les navires charbonniers au lieu de repartir à vide chargeaient dans le port même où ils avaient débarqué leur cargaison de charbon, des marchandises en retour. Eventuellement, ils chargeaient dans les ports voisin des cargaisons vers les ports étrangers d'exportation de charbon.

Au départ de la mer du Nord et de la Manche :-

Ces marchandises étaientsurtout les suivantes :

- Départ de CAEN :- Minerais du bassin normand - cuivre - manganèse - Billettes ou demi-produits des usines de Caen.

- Départ de DUNKERQUE :- autrefois, on a fait des essais d'expédition des fers de Lorraine.
- Départ de Rouen :- Résidus et cendres de pyrites.
- Départ de Brest, Nantes, Saint-Nazaire, Tonnay-Charente :- Minerai du bassin de la Loire et de l'Anjou - Cendres et résidus des pyrites des usines de produits chimiques.
- Départ de Bordeaux, Bayonne :- Poteaux de mine des Landes.

Les cadences de chargement et déchargement pour les poteaux de mine étaient de 500 tonnes par jour au chargement ou au déchargement.

Pour les minerais, un certain nombre de frets étaient traités par les Armements sur des contrats annuels.

Très occasionnellement et à certaines époques d'autres cargaisons se sont présentées telles que des blés (lorsque la FRANCE était exportatrice), des ferrailles ou des divers; mais ces frets ne retenaient l'attention des armateurs qu'autant que leur recette permettait soit de balancer sans trop de désavantages le compte d'exploitation, soit de mettre le navire à bonne date en position de chargement - (stem) au port où il devait reprendre son charbon.

CALCUL DE LA RECETTE PROCURÉE PAR LES FRETS DE RETOUR.-

Dépenses :- Tout voyage envisagé faisait l'objet de la part de l'armateur d'un calcul d'estimation; celui-ci tenait compte d'un côté des frais

d'exploitation du navire par jour (frais d'exploitation qui s'entendaient en général à l'exclusion de l'amortissement et de l'intérêt et comprenait seulement les salaires de l'équipage, les vivres, l'assurance, les charges sociales et quelques provisions notamment une provision raisonnable pour l'entretien, les petites avaries et les visites de classification ainsi qu'une partie des frais généraux).

Cet ensemble donnait un prix de revient quotidien auquel s'ajoutaient les frais de charbons de soutes à tant de tonnes par jour en marche, et tant de tonnes par jour dans les ports, les frais d'arrimage de la cargaison, les frais de déchargement, les frais de port au chargement et ceux au déchargement la despatch money éventuelle et les pickings de la charte-partie.

Récettes :- Compte tenu de la durée d'un voyage comprenant la relevée depuis déchargement jusqu'au port de charge, le séjour dans le port de chargement, le voyage jusqu'au port de déchargement et la durée du déchargement, la recette brute produite par le fret devait théoriquement balancer les frais fixes et les frais variables indiqués ci-dessus.

La prise ou le rejet d'une cargaison de retour était déterminé à la fois par le calcul du rapport du fret de cette cargaison en tenant compte des frais provoqués par l'allongement du voyage et par les autres considérations générales d'exploitation professionnelle indiquées plus haut.

L'exemple suivant et le calcul forcément très approximatif qui en découle, concrétise tout ce qui précède.

Exemple :

Hypothèse :- Navire de 3100 T. dwt. soit 2800 T. de charge utile

Voyage régulier Nantes-Canal de Bristol

Coût journalier du Navire = 5.200 Frs. (Equipage, assurance, etc....)

Fret minerai de fer : 4/3

Recettes :- En comptant les frais de Nantes, chargement 1 Fr. la T.

Canal de Bristol, déchargement 1/11

Il reste à peu près 2 shillings net à l'armateur par tonne, soit au taux de 175 Frs. environ - 16 Frs.

16 x 2800 = 44.800 Frs.

Durée du voyage :-

Chargement Nantes	3 jours.
Voyage	2 "
Déchargement	4 "
Total :	9 jours.

Il convient de n'en compter que 7 puisque théoriquement le fret charbon Bristol-Nantes couvre le retour à vide.

Dépenses :-

7 jours à 5.2000	- 36.400 FRS.
7 jours charbons à 3 t. soit 21 T. à 20/	- 3.675
Commission forfaitaire	- 10.000
Frais de ports	- 14.000
Total :	- 64.075

Conclusion :- On voit dans l'exemple choisi que la recette ne couvre pas les frais inhérents aux chargement et déchargement et à l'augmentation de durée du voyage. Il convient de revenir sur lest.

Dans la plupart des cas, d'ailleurs, les navires avaient intérêt à revenir sur lest afin de gagner du temps dans la rotation. Ceci est d'autant plus vrai que la distance d'un port de FRANCE à un port d'embarquement britannique est plus petite.

La recherche de frets de "divers" longs à manutentionner en tous cas est pour le voyage d'aller presque toujours une erreur.

II.- NAVIRES CHARBONNIERS CIRCULANT ENTRE ANGLETERRE, HOLLANDE et MEDITERRANEE /-

Au départ de la Méditerranée, la recherche d'un fret de retour est plus importante qu'au départ de la Manche ou de l'Atlantique car il s'agit d'amortir une traversée de plusieurs jours.

Les principaux frets de retour sont :

- De France Sud :- Bauxite - Tourteaux - Sels - Résidus de pyrites grillées -

- Du Maroc :- Phosphates : Casablanca

Minerai de plomb - Minerai de zinc - Céréales et maïs -

Minerai de fer : El Kaléa et Berouchon

Liège (juin) - Crin végétal.

- D'Algérie :- Phosphates : Bône.

Minerai de fer : Oran (mines de Beni Saf et Zaccor)
(Société Mokta el Hadid)

Alger - Bougie -

Bône (Mines de Cuenza)

Minerai de plomb - Minerai de zinc - Cuir végétal -

Pommes de terre (Janvier à juin, maximum avril mai

Céréales (Juin)

Sels - Alfas - Lièges.

- De Tunisie :- Phosphates : Sfax

Minerai de fer : La Goulette

Bizerte (Mines de Djérissa)

Céréales (juin)

Sels - Alfas.

- D'Italie :- Soufre et pyrite (Sicile)

Zinc : Carlofaste (Sardaigne)

Sels - Aggrumes - Minerais.

- D'Espagne :- Soufre et pyrite : Hullva (Mines de Rio Tinto)

: Sagunto

Sel : Toraviega

Pommes de terre (saisonnier)

Oranges (Novembre)

Raisins (Septembre)

Lièges.

- De Portugal : Soufre et Pyrite

Lièges.

PLM 24

Nom du navire : P.L.M. 24

Tonnage brut : 3.931 tonnes

Longueur : 121,m 91

Largeur : 17 m,07

Creux : 8 m,63

Armement : S.N.C.F.

Lieu de construction : Middlesborough

Date de construction : 1921

CAPITAINE SAINT MARTIN

Nom du navire : " CAPITAINE SAINT MARTIN "

Tonnage brut : 3.450 tonnes

Longueur : 108 m,32

Largeur : 14 m,75

Creux : 6 m,75

Armement : Union Industrielle et d'Armement

Lieu de construction : S. Band Mdb.

Date de construction : 1938

TRAFIC COLONIAL

- CHAPITRE XXXV -

- LES CHARBONS COLONIAUX -

- PRODUCTION -

La production charbonnière de l'Empire colonial français a toujours été très nettement inférieure à ses besoins.

Les principaux gisements de charbon se trouvent au Tonkin qui fournit presque exclusivement de l'anthracite et pouvait même en exporter 1.500.000 tonnes par an.

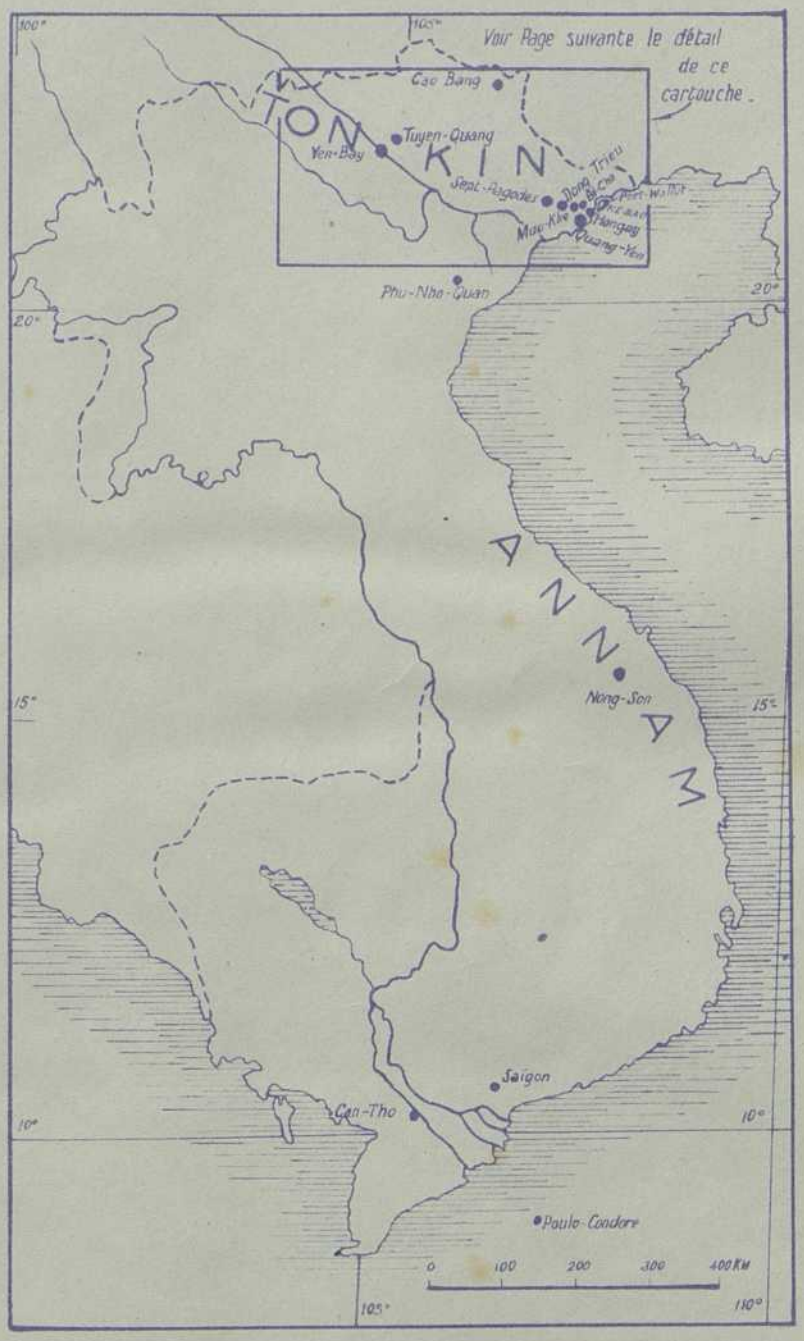
Les autres centres de production, beaucoup moins importants sont situés :

- En Algérie à Kénadza aux confins du Sahara.
- Au Maroc, à Djérada.
- A Madagascar (bassin de la Sakoa).

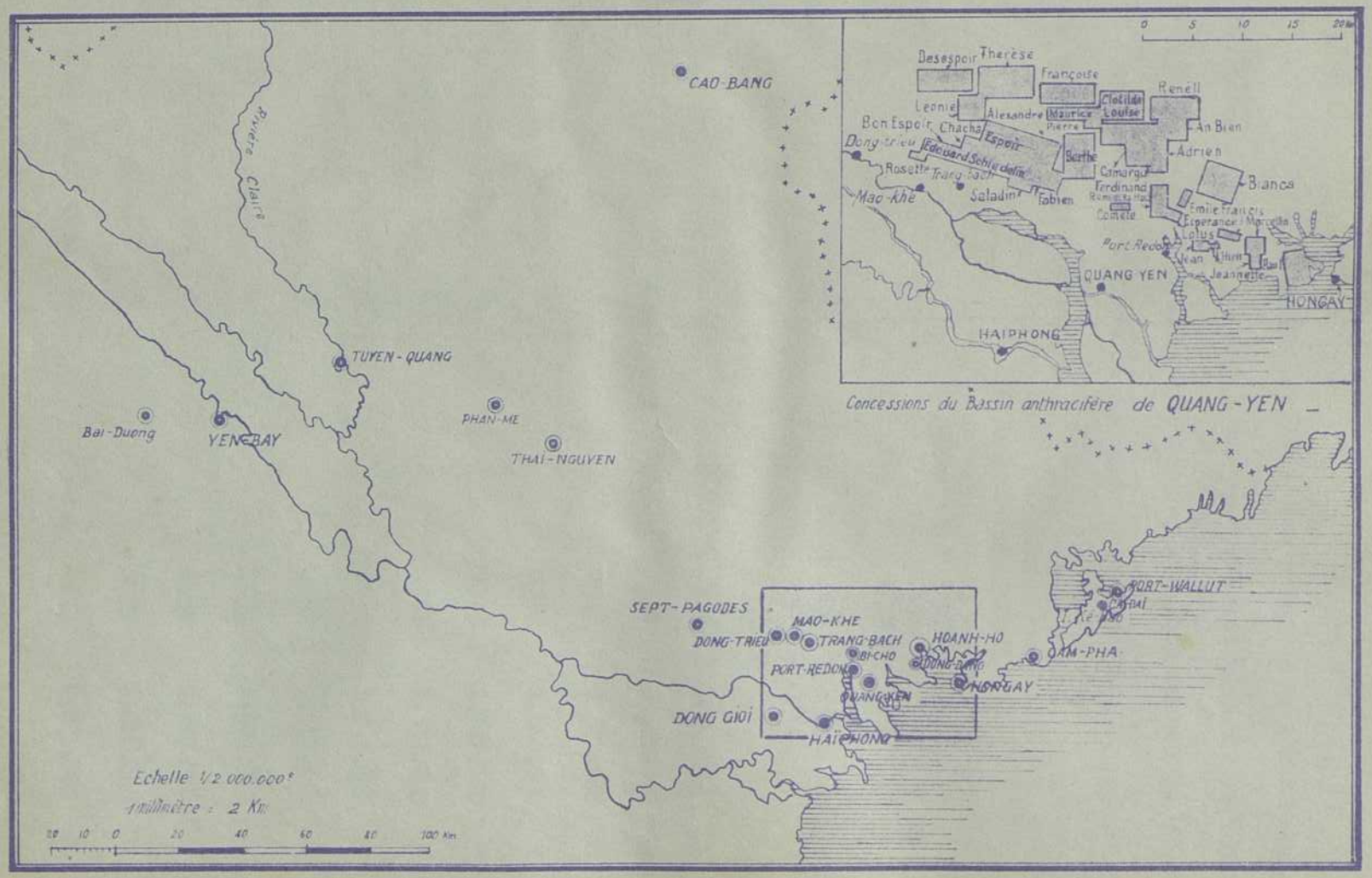
I.- PRODUCTION EN INDOCHINE.-

Le charbon presque exclusivement constitué par de l'anthracite était connu bien avant l'arrivée des Français et au temps de la conquête du Tonkin des Chinois y travaillaient déjà; mais, c'est depuis 1884, date de l'établissement du protectorat français au Tonkin que l'exploitation des mines a commencé à se développer.

LES GISEMENTS DE CHARBON DE L'INDOCHINE



LES GISEMENTS DE CHARBON DU TONKIN



a) Anthracite.- De toutes les provinces de l'Indochine, seule le TONKIN produit de l'anthracite. Les premières tentatives d'exploitation de l'anthracite eurent peu de succès, en raison surtout de l'insuffisance des débouchés. Jusqu'à la fin de la guerre de 1914, la production ne progressait que fort lentement :

300.000 tonnes en 1906

501.000 " " 1913

680.000 " " 1920

Elle ne prit un véritable essor qu'après 1921, comme l'indique le tableau ci-dessous :

Production d'anthracite au Tonkin depuis 1913

1913	501.000	tonnes	1930	1.880.000	tonnes
1920	680.000	"	1931	1.673.000	"
1921	890.000	"	1932	1.668.600	"
1922	921.000	"	1933	1.542.200	"
1923	1.002.000	"	1934	1.554.600	"
1924	1.170.000	"	1935	1.740.600	"
1925	1.309.000	"	1936	2.150.650	"
1926	1.248.000	"	1937	2.308.000	"
1927	1.440.000	"	1938	2.345.000	"
1928	1.928.000	"	1939	2.616.000	"
1929	1.903.000	"	1940	2.642.000	"

A titre de comparaison nous rappelons à la page suivante les autres productions de quelques pays fournisseurs d'anthracite en 1936.

REPARTITION DE LA PRODUCTION MONDIALE D'ANTHHACITE ENTRE LES DIVERS PAYS en I936

PAYS	Production(a) (en millions de tonnes métriques)	Pourcentage
Etats - Unis (a)	49, 8	51, 3
U.R.S.S. (b)	26, 9	27, 7
Grande -Bretagne (c)	6, 7	6, 9
Chine	5, 3 d.	5, 5
Belgique	5, 3 d.	5, 5
Indochine française	2, 0 d.	2, 1
Autres Pays (e)	1, 0 d.	1, 0
Total	= 97, 0	= 100, 0

(a) Pensylvanie seulement.
(b) Bassin du Donetz seulement.
(c) Sud du pays de Galles (5,7) et Ecosse (1,0)
(d) Chiffre estimatif établi par le Bureau International du Travail.
(e) Ces pays comprennent, par ordre d'importance, l'Espagne, le Portugal, l'Irlande, l'Italie, le Maroc français, la Roumanie la Bulgarie et le Pérou.

Le bassin charbonnier du Tonkin très étendu et d'une grande richesse n'a jamais été exploité que superficiellement. La situation des exploitations a proximité d'une mer profonde permet une production bien supérieure aux débouchés actuels.

Le Tonkin participe pour la presque totalité à la production d'anthracite grâce à la richesse de son bassin anthracifère de Quang-Yen; en dehors de ce bassin, quelques milliers de tonnes seulement ont été extraites en Annam, à Nong-son.

Le bassin de Quang-Yen, dont la forme est celle d'un arc de cercle, à concavité tournée vers le Nord, se développe sur près de 150 kms de Port-Wallut (Est de l'île de Kébao) jusqu'aux abords de Sept-Pagodes. Cet arc est lui-même composé de deux chaînes parallèles, dont la méridionale est de beaucoup la plus importante.

1°) Chaîne méridionale ou de Mao Thé, comprend les centres de Kébao Hongay, Dong-dang, Bi-cho, Trang-bach, Mao-Khé.

Depuis leur mise en exploitation jusqu'en 1936, la production totale d'anthracite de ces centres s'est élevée à 30.000.000 de tonnes. Le plus important de tous est celui de la concession de "Hongay" appartenant à la Société Française des charbonnages du Tonkin dont la production représente 75 % de l'extraction indochinoise totale. Fin 1936, Hongay, exploité depuis 1892 avait fourni plus de 25 millions de tonnes d'un combustible possédant

- 5 à 11 % de matières volatiles
- 3 à 7 % de cendres
- un pouvoir calorifique de 7.800 à 8.300 calories.

Le centre de Mao-Khé (ex société des anthracites du Tonkin) fournit depuis 1902 un combustible analogue à celui de Hongay. En 1936, il avait été extrait, au total, 2.500.000 tonnes de combustible de ce centre.

Le gisement de l'île de Kébao, concédé dès 1888, a connu de multiples vicissitudes jusqu'en 1921, année au cours de laquelle il ne produisait que 8.000 tonnes. Depuis, l'extraction, entrée dans une voie plus active, atteignait 86.200 tonnes en 1933, pour baisser à nouveau et tomber à 25.000 tonnes en 1936.

Les centres de Caï-da, Dong-Dang, Marcelle et Marcellin, Chacha ont fourni jusqu'en fin 1936 1.170.000 tonnes d'anthracite.

2°) La chaîne septentrionale ou de Dong-trien n'a donné que 3 millions de tonnes jusqu'à la fin de 1936.

Les 5/6 des anthracites produits dans cette chaîne proviennent du centre Clothilde-Louise. La production qui débuta en 1918 donne un anthracite de tout premier choix:

- 4 % de matières volatiles;
- 2 % de cendres;
- 8.000 calories;

b) Houille grasse et mi-grasse.-

Le petit bassin de Phan-mé, découvert en 1910, prolonge l'arc anthraciteux de Quang-Yen, à 50 kms vers l'ouest et à 15 Kms au Nord-Ouest de Tainguyen. Il est composé de deux faisceaux l'un de charbon gras, l'autre de charbon maigre.

Mélangée à l'anthracite, la houille mi-grasse extraite du centre de Phunho-quan, a servi à la chauffe des locomotives des chemins de fer indochinois.

c) Houille sèche et lignite.-

Depuis 1916, la Société anonyme des charbonnages de Tuyen-quand exploite, près de Tuyen-quand, sur la rive droite de la Rivière Claire, un gisement de houille sèche à longue flamme.

A 3 kms au nord de Dong-giao, des travaux entrepris antérieurement à 1911 produisaient un lignite tenant environ 50 % de matières volatiles, consommé par les chemins de fer indochinois. Des lignites ont été exploités également à Cao-bang, à Bai-duong, près de Yen-bay et à Hoan-Co.

CONCLUSION

En dehors de l'anthracite la production du charbon indochinois a toujours été de faible quantité; notre colonie a produit :

- En 1933	72.000	tonnes de coke et agglomérés		
- En 1934	62.500	"	"	"
- En 1935	71.000	"	"	"
- En 1936	109.000	"	"	"
- En 1937	132.000	"	"	"
- En 1938	130.000	"	"	"

Le tableau ci-dessous donne, pour les années 1939 et 1940, la répartition de la production entre les diverses catégories de charbon.

	1939	1940
Anthracite	2.534.575 tonnes	2.414.735 tonnes
Lignite	26.640 "	30.073 "
Autres charbons	53.786 "	55.166 "
Coke	-	2.600 "
Agglomérés	1.651 "	140.058 "

REMARQUE.-

DEVELOPPEMENT DE LA CONCENTRATION.-

La concentration sur le plan horizontal est très poussée, puisque 2 sociétés, la "Société française des charbonnages du Tonkin" et la "Société des charbonnages du Dong-Trieu" totalisent près des 9/10 de la production totale. Les 19 autres sociétés concessionnaires se partagent la production restante d'anthracite.

	1939	1940
Production de la Sociétés Française des charbonnages du Tonkin.....	1.760.649 tonnes	1.687.519 tonnes
Production de la Sociétés des charbonnages du Dong-Trieu.....	562.605 tonnes	484.786 tonnes
Production des 19 autres sociétés concessionnaires.....	211.321 tonnes	242.630 tonnes

Sur le plan vertical, la concentration s'est traduite par le développement d'industries annexes.

Ainsi, en 1931, les 4 entreprises principales possédaient :

- des installations pour l'évacuation des charbons avec 90 kms de voie ferrée de 0 m,60 ou 1 m., à traction électrique ou à vapeur, des installations pour la préparation mécanique;
- 5 criblages lavoirs d'une capacité horaire de 650 tonnes à Kébao, Campha, Hongay, Uong-bi, Mao-Khé.
- des installations pour la distribution de la force motrice et de l'éclairage avec des centrales électriques d'une puissance totale de 5.500 kwts, dont 4.000 pour la Société des charbonnages du Tonkin et 1.000 pour la Société des charbonnages de Dong-Trieu.

II.- PRODUCTION EN AFRIQUE.-

Au 19° Siècle, la plupart des géologues faisaient des réserves sur l'existence de la houille en Afrique du Nord. En 1907, l'existence du charbon fut signalée en bordure du Sahara et en 1908 on trouva des couches d'anthracite dans la région d'Oujda.

1.- ALGERIE.-

a) Houille.(Mine de Kenadya) - En Algérie, d'assez nombreux gisements de houille et de lignite ont été découverts, aucun d'eux n'est véritablement important. Seule, la mine de Kenadya fournit un apport de houille à la consommation intérieure.

Cette mine, située dans les territoires militaires d'Afu-Sefra, en plein désert, à une centaine de kilomètres au sud-ouest de Colomb-Béchar, fournit du charbon gras. Elle fut équipée en 1917 sous l'influence des difficultés d'approvisionnement de l'Afrique du Nord en combustibles, les

chemins de fer de l'Etat algérien firent alors procéder d'urgence à des opérations d'extraction en découverture. En 1940 les circonstances ont à nouveau incité à exploiter une seconde couche parmi les 15 ou 20 veines qui affleurent, mais dont la valeur respective n'est qu'imparfaitement connue.

Production de Kenadza :-

La production du bassin de Kenadya est de très faible importance :

1918	4.400 tonnes	1929	16.100 tonnes
1919	6.850 tonnes	1930	17.200 tonnes
1920	6.900 tonnes	1931	23.600 tonnes
1921	9.300 tonnes	1932	25.000 tonnes
1922	8.900 tonnes	1933	24.500 tonnes
1923	3.600 tonnes	1934	33.900 tonnes
1924	9.200 tonnes	1935	34.900 tonnes
1925	10.000 tonnes	1936	6.900 tonnes
1926	13.700 tonnes	1937	13.600 tonnes
1927	21.300 tonnes	1938	13.200 tonnes
1928	16.000 tonnes	1939	17.300 tonnes
		1940	50.800 tonnes

Caractéristiques du charbon extrait :- Le charbon extrait est constitué par une houille grasse dont le pouvoir calorifique est de 8.000 calories environ et présentant les caractéristiques suivantes :

Cendres..... 8,69 %

Matières volatiles 28,27 %

Carbone fixe 63,04 %

La qualité de ce charbon est telle que son utilisation n'a jamais été jusqu'à présent profitable que sous forme de briquettes pour l'alimentation de chaudières de locomotives. En conséquence, seuls les chemins de fer sont intéressés par le développement de l'exploitation de ces mines. C'est d'ailleurs l'administration des chemins de fer de l'Etat algérien qui a assuré jusqu'à présent l'exploitation du gisement dont elle s'est assurée la concession.

b) Lignites.-

Les gisements d'El Gourine (département d'Alger) et de Smendou (département de Constantine) produisent du lignite aux caractéristiques suivantes :

	Smendou	El Gourine
Cendres.....	28 %	21,94 %
Matières volatiles..	38,90 %	54,16 %
Carbone fixe.....	33,1 %	23,14 %
Pouvoir calorifique.	4.500 calories	5.400 calories

2.- MAROC.- Mine de Djerada.

Le Maroc possède le bassin houiller de Djerada situé en pleine montagne à 54 kms. d'Oujda.

Découvert en 1908, la mine marocaine ne fut exploitée qu'à partir de 1929 par la Société Chérifienne des charbonnages de Djerada.

Caractéristiques du charbon extrait.- Le charbon extrait est constitué par de l'anthracite qui peut rivaliser avec les meilleurs anthracites anglais : il donne 6 à 7 % de cendres, 4 à 5 % de matières volatiles. Les charbonnages constituent après les phosphates de soude la seconde richesse minérale du Maroc.

Dès 1937, la quantité extraite permettait d'envisager des exportations à destination de la Méditerranée ou de la Métropole grâce aux installations du port de Nemours.

Production (en tonnes)

1931	6.000
1933	27.300
1934	30.000
1935	33.000
1936	49.400
1937	107.500
1938	123.000
1939	127.000
1940	143.500

Grâce à Djerada, le Maroc tient la deuxième place parmi nos possessions d'outre-mer, pour la production charbonnière; la première place étant de loin conservée par l'Indochine.

Nota :- Autres gisements d'Afrique du Nord (Tunisie).
Il y a lieu de signaler également que dans les limites du Cap Bon, en Tunisie, certains gisements ont été exploités pendant la guerre 1914-1918. Ouverts à nouveau en 1940 sous l'empire des nécessités, ils ont fourni en 1941, 100.000 tonnes de lignite équivalent à 50.000 tonnes de houille.

III.- PRODUCTION A MADAGASCAR.-(Sakoa)

Le charbon est connu dans le sud-ouest de l'île depuis 1910, mais c'est seulement à partir de 1924 que la prospection systématique de la région dite de la Sakoa à 190 kms au sud-est de Tuléar fut entreprise.

Qualités du charbon.- Le minerai est un charbon gras de bonne qualité; il est dur, apte à la combustion sur grille. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

matières volatiles	25 à 28 %
Cendres	12 à 25 %
Carbone fixe	55 à 60 %
Pouvoir calorifique	6.000 à 7.000 calories.

Ce charbon, une fois lavé et additionné de charbon gras, pourrait être éventuellement utilisé pour la préparation du coke.

Mise en valeur.- Sous la pression des évènements, en octobre 1940, la mise en valeur du gisement de la Sakoa était entreprise; la Colonie entreprit la construction d'une voie ferrée de 100 kms et, en 1943, la production annuelle dépassait 30.000 tonnes.

- CHAPITRE XXXVI -

- CONSOMMATION AUX COLONIES -

REPARTITION DE LA CONSOMMATION.-

Les besoins des colonies en charbon se répartissent en deux grandes catégories :

1°) Les charbons de soute;

2°) La consommation intérieure des colonies.

La consommation des charbons de soute est de beaucoup la plus importante. Elle sera étudiée au chapitre suivant. Son étude est liée au mouvement des importations et des exportations de nos ports coloniaux.

INTENSITE DE LA CONSOMMATION.-

La consommation intérieure est relativement peu élevée. On l'évaluait en 1935 à :

- Pour l'Algérie.....	850.000	tonnes
- Pour la Tunisie.....	250.000	"
- Pour le Maroc.....	200.000	"
- Pour l'Indochine.....	500.000	"
- Pour les autres Colonies.....	250.000	"
Total pour les Colonies.....	2.050.000	tonnes

La faiblesse de ces chiffres s'atténue un peu si on reporte la consommation à la tête d'habitants :

Algérie..... 120 kgs.

Tunisie..... 120 "

Maroc..... 55 "

Indochine..... 25 "

Autres colonies..... 10 "

Ces chiffres sont très peu élevés si on les compare à ceux de la consommation domestique par tête d'habitant qui, aux Etats-Unis, atteignait 1.000 kgs. en 1933.

Il faut rechercher les motifs de la modicité de ces chiffres dans :

1°) la densité très peu élevée de la population dans les colonies, surtout en dehors de l'Afrique du Nord et de l'Indochine.

2°) Le défaut presque total de consommation domestique qui est surtout liée au chauffage dans les pays plus évolués;

3°) Enfin et surtout le défaut presque total de développement de l'industrie et des chemins de fer.

I.- INDOCHINE.-

La consommation intérieure de l'Indochine en combustible était passée de 500.000 tonnes en 1933 à 750.000 tonnes en 1939, soit un accroissement de 250.000 tonnes.

Répartition de la consommation en 1939 :-

On connaît d'ailleurs très mal la répartition de cette consommation totale. En 1939, les principaux consommateurs sont de beaucoup les entreprises de transports, navigation maritime et fluviale ou chemins de fer, qui

utilisent presque la moitié du charbon consommé en Indochine. Les usines électriques viennent ensuite avec un pourcentage de 10 %; les cimenteries absorbent une quantité sensiblement analogue. Le restant est partagé entre les distilleries, papeteries, huileries, textiles, etc....

Répartition de la consommation en 1931.-

Le tableau ci-joint donne pour l'année 1931, la répartition de la consommation intérieure. Il est à remarquer que cette répartition s'est modifiée constamment, les entreprises de transport accroissant sans cesse leur demande de combustible.

Charbonnages.....	81.000 tonnes
Chemins de fer.....	95.000 "
Usines d'électricité.....	61.000 "
Cimenteries, fours à chaux.....	91.000 "
Métallurgie.....	20.000 "
Industrie textile.....	21.000 "
Distilleries.....	12.000 "
Papeteries.....	11.000 "
Services publics.....	11.000 "
Navigation fluv. Marit. - chauf. domestique.	125.000 "
	528.000 tonnes

II.- AFRIQUE DU NORD.-

La consommation totale de l'Afrique du Nord était avant la guerre de 1939 de 1.250.000 tonnes. Elle a été réduite à 1.000.000 de tonnes à partir de 1942.

1.- ALGERIE.-

La consommation de l'Algérie s'était développée avant la guerre de 1939.

Les besoins du 2° Semestre 1941 étaient évalués à :

- Consommation générale	325.217	tonnes
- C.F.A.	121.255	"
- Electricité	99.748	"
- Gaz	47.826	"
- Commerce	43.545	"
- Cimenterie	12.843	"

Ce qui donnerait : 1310.866 tonnes par an

2.- TUNISIE.-

La consommation du 2° semestre 1941 était la suivante :

- Consommation générale	82.780	tonnes
- C.F.T.	22.080	"
- Sfax-Gafsa	1.263	"
- Gaz	6.020	"
- C.T.T.	18.984	"
- Cimenterie	9.219	"
- Panna-roya	4.159	"
- Commerce	21.055	"

Ce qui donnerait : 331.120 tonnes par an

3.- MAROC.-

La consommation normale annuelle de charbon par les chemins de fer du Maroc est passée par les stades suivants :

22.700	tonnes	en	1938
24.700	"	"	1939
25.700	"	"	1940

Dans le courant du 2° semestre 1941, la consommation se répartissait de la manière suivante :

- Consommation générale	90.136	tonnes
- C.T.M.	22.097	"
- Electricité	14.248	"
- Cimenterie	25.017	"
- Industries locales	9.535	"
- Sucreries	10.636	"
- Commerce	4.673	"
- Mines	4.144	"
- Ports	1.678	"
- C.C.P.	1.697	"
- Distillerie	912	"
- R.E.I.P?	652	"

Ce qui donnerait : 370.000 tonnes par an.

II.- A.O.F. - A.E.F. - MADAGASCAR .-

Pays essentiellement agricole, sans industrie de transformation, l'A.O.F. consommait en 1938 120.000 tonnes par an; la plus grande partie du combustible par les chemins de fer.

L'A.E.F. et le CAMEROUN ne consommait au total que 25.000 tonnes.

Quant à MADAGASCAR, les besoins vitaux étaient couverts avec 30.000 T.

TABLEAU COMPARATIF

de la consommation de charbon dans les principales colonies et possessions françaises pour l'année 1938

(En tonnes)

- INDOCHINE	740.000 tonnes.
- AFRIQUE DU NORD	1.250.000 "
- A.O.F.	120.000 "
- A.E.F.	25.000 "
- MADAGASCAR	30.000 "

CONSOMMATION DES CHEMINS DE FER.-

La consommation moyenne annuelle de charbons des chemins de fer coloniaux en A.O.F., A.E.F., à MADAGASCAR et à la REUNION était, avant la guerre de 1939, de l'ordre de grandeur suivant :

A.O.F. et A.E.F. :-	Dakar-Niger.....	65.000 tonnes
	Conakry-Niger.....	7.000 "
	Abidjan-Niger.....	3.000 "
	Benin-Niger.....	3.000 "

Chemins de fer du Togo..... 3.000 tonnes

Chemins de fer du Cameroun... 7.000 "

Congo-Océan.....13.000 "

Ce qui donne un total de 101.000 tonnes.

Réunion :- ..... 3.000 tonnes

Madagascar :- .....20.000 tonnes

A part l'Indochine qui pourvoit à tous ses besoins, les chemins de fer coloniaux sont approvisionnés en partie par l'importation de briquettes. Sur certaines parties du réseau, le chauffage des locomotives se fait au bois. L'importation de briquettes est effectuée par les soins des administrations locales qui lancent des adjudications annuelles pour satisfaire leurs besoins.

Les briquettes de houille destinées aux chemins de fer provenaient d'Angleterre pour 65 %; le reste d'Allemagne et de France.

Les bases de ravitaillement des chemins de fer coloniaux sont :

- Dakar..... 65.000 tonnes annuelles
- Conakry ..... 8.000 " "
- Abidjan ..... 3.000 " "
- Cotonou ..... 3.000 " "
- Lomé ..... 3.000 " "
- Pointe-Noire ..... 13.000 " "
- Douala..... 7.000 " "
- Tamatave (prov. Indochine) 20.000 " "
- Djibouti..... 14.500 " "

- CHAPITRE XXXVII -

- IMPORTATIONS & EXPORTATIONS DE CHARBON AUX COLONIES -

I.- COMMENT ETAIT REALISE L'EQUILIBRE DU MARCHE CHARBONNIER?-

1.- INDOCHINE :-

Excédent production.-

De toutes nos colonies, l'Indochine avait, nous l'avons vu plus haut, une production supérieure à ses besoins. Malgré cet excédent de production, elle importe en 1938, 13.331 tonnes de houille crue et 712 tonnes de coke. Une partie des charbons importés, constituée par les charbons gras du Japon, allait au Tonkin et était incorporée à l'anthracite dans la fabrication d'agglomérés, l'autre partie était dirigée sur Saïgon et correspondait à la satisfaction de besoins locaux. La consommation locale assez importante absorbe les produits de 2° qualité et jouait le rôle de régulateur des cours.

Quoi qu'il en soit, le surplus de la production de notre colonie d'Extrême-Orient était exporté à destination de la Chine, du Japon et de la FRANCE. Les 4 principaux ports d'avacuation : Port-Wallut, Campha, Hongay et Port-Redon, grâce à leurs grues électriques ou à vapeur pouvaient en 1933 expédier plus de 15.000 tonnes par jour.

Montant des exportations :-

Le tableau ci-dessous donne la répartion géographique des exportations des anthracites tonkinois en 1938.

FRANCE.....	193.000	tonnes
Hong-Kong.....	135.000	"
Singapour.....	3.000	"
Chine.....	444.000	"
Japon.....	672.000	"
Siam.....	17.000	"
Union Belgo-Luxembourgeoise.....	2.000	"
Amérique du Nord.....	25.000	"
Philippines.....	26.000	"
Divers.....	90.000	"
	1.607.000	tonnes

En 1940, les exportations totales de charbon en provenance de l'Indochine se montèrent à 1.566.401 tonnes, se décomposant ainsi :

Houille.....	1.550.343	tonnes
Houille grasse	1.984	"
Coke.....	495	"
Agglomérés.....	13.579	"
	1.556.401	tonnes

Exportations à destination de la France.-

Le combustible tonkinois se classe en presque totalité dans la catégorie des anthracites, il ne constitue pas une concurrence réelle pour l'industrie métropolitaine qui ne dispose que d'une faible quantité de charbon de cette nature; aussi vient-il jusqu'en FRANCE où sa qualité en fait un concurrent sérieux des produits étrangers. Malheureusement, les frets croissants ont empêché que ce courant d'exportation prenne toute l'ampleur souhaitée.

Les exportations à destination de la FRANCE se montèrent :

- En 1931	à	90.000	tonnes	d'anthracite
- En 1935	à	252.000	"	"
- En 1936	à	285.000	"	"
- En 1937	à	249.000	"	"
- En 1938	à	193.000	"	"

malgré cela, les marchés d'Extrême Orient et spécialement celui du Japon représentent toujours le principal débouché des charbons indochinois. Il faut signaler que le port d'importation du charbon tonkinois en France était ROUEN et non MARSEILLE.

Marché d'Extrême-Orient :-

Les principaux débouchés du charbon tonkinois en Extrême-Orient sont d'abord le chauffage domestique, soit dans les appareils des grandes villes de la Chine et du Japon, soit même l'utilisation directe par la population pauvre de la Chine du Sud qui fabrique à la main des boulets avec addition d'un peu d'argile que l'anthracite tonkinois supporte aisément, en raison de sa pureté et de sa faible teneur en cendres.

Les débouchés industriels sont :

- Les cimenteries (Shangaï, Hong-Kong, Singapour, Bangkok)
- L'avitaillement des navires (Hong-Kong)
- La fabrication de la chaux (Chine et Japon)
- La distribution d'énergie électrique (Hong-Kong et Chine)
- Le raffinage du sucre (Hong-Kong)
- Les fonderies d'étain (Singapour et Pinang)
- Les fabriques de carbure de calcium et de cyanamide (Japon)
- Usages divers tels que fabrication de celluloïd, patisserie (Japon).

Conditions spéciales créées après l'armistice de juin 1940.-

Dès juin 1940, le blocus a anéanti toute exportation vers la Métropole et depuis la participation japonaise au conflit, les marchés d'Extrême-Orient ne sont plus guère accessibles aux charbons indochinois. De ce fait, les producteurs se trouvent dans l'obligation de réduire leur extraction et de la limiter à la consommation de la Fédération; le surplus de la production est exporté à destination du Japon.

Possibilités d'avenir.

Si, par sa nature, l'anthracite tonkinois ne convient pas pour la fabrication du coke, par contre, il est permis d'envisager son emploi direct dans le haut fourneau. La question offre un intérêt d'autant plus grand pour l'Indochine que celle-ci possède d'importantes réserves de minerai de fer qu'il serait naturel d'élaborer au moins jusqu'au stade de la fonte.

2.- COLONIES AFRICAINES.-

- Afrique du Nord.-

L'Afrique du Nord extrayait de son sol plus de 300.000 tonnes de charbon. Elle doit produire dans un proche avenir près de 600.000 tonnes pour une consommation intérieure difficilement compressible d'un million de tonnes et supérieure en temps de paix à 1.200.000 tonnes.

L'effort est donc notable et en 1938 et le Maroc exportait vers la France 50.735 tonnes de charbon.

Quoi qu'il en soit, l'Afrique du Nord devait importer :

906.740 tonnes de houille crue

11.331 tonnes de coke

157.575 tonnes d'agglomérés.

La FRANCE subvenait aux besoins de l'Afrique du Nord pour une très faible part soit 6.364 tonnes. Le Maroc exportait à destination de l'Algérie 17745 tonnes.

Les principales importations effectuées provenaient de Grande-Bretagne.

Importations(en tonnes)

Pays fournisseurs	Algérie	Tunisie	Maroc
Grande Bretagne.....	521.599 T.	208.513 T.	72.448 T.
Allemagne.....	62.547 T.	19.838 T.	18.447 T.
Union Belgo-Luxembourgeoise	52.024 T.	3.400 T.	31.403 T.
Pays-Bas.....	20.003 T.	1.915 T.	5.085 T.
Pologne.....	16.509 T.	2.896 T.	5.866 T.
Turquie.....	3.471 T.		1.436 T.
France.....	3.287 T.	1.641 T.	1.436 T.

En Algérie, Arzen, le port le plus proche de Kenadza en est situé à 733 kms. Il ne peut-être question d'exportation mais les chemins de fer algériens estimant que KENADZA pourrait concurrencer les charbons importés jusqu'à Pérégaux situé à 650 km de la houillère.

A.O.F. et A.E.F. .-

L'A.O.F. et l'A.E.F. étaient entièrement tributaires des pays fournisseurs et étrangers. La contribution de la Métropole était très faible puisqu'en 1938 l'appoint français était constitué par 4.115 tonnes à destination de l'A.O.F. et 4.181 tonnes à destination de l'A.E.F.

Importations (en tonnes)

Pays fournisseurs :	A.O.F.	A.E.F.
Grande-Bretagne	97.539 T.	10.571 T.
Allemagne	24.391 T.	23 T.
Union Belgo-Luxembourgeoise	63.358 T.	5.947 T.
Pays-Bas	4.337 T.	560 T.
Turquie	1.338 T.	
France	4.115 T.	4.181 T.

3.- MADAGASCAR.-

En 1938, Madagascar devait importer 29.489 tonnes de Grande-Bretagne et 17.366 d'Allemagne. Depuis 1940, la production annuelle de 30.000 T. répond aux besoins vitaux de l'île et de la Réunion. La grande île a su résoudre au mieux l'important problème du ravitaillement en combustibles.

L'avenir montrera si les conditions économiques en particulier les possibilités commerciales d'importation vers nos colonies d'Afrique permettront à une exploitation industrielle plus importante de prospérer. A ce sujet, il n'est pas inutile de rappeler que les charbons d'Afrique

du Sud qui présentaient également des conditions spéciales d'extraction et de transport sont seulement commencé à être exploités au cours de la guerre de 1914-1918, sous la pression des exigences de l'heure.

Une fois équipées, elles ont poursuivi une carrière florissante et leur production s'est constamment accrue jusqu'à maintenant.

Tableau comparatif

des importations de charbon dans les principales colonies et possessions françaises (année 1938)

- Algérie..... 699.800 tonnes
- Tunisie..... 238.033 tonnes
- Levant..... 145.846 tonnes
- Maroc..... 137.813 tonnes
- A.O.F. ..... 97.539 tonnes
- Madagascar..... 29.489 tonnes
- Indochine..... 14.043 tonnes
- A.E.F. ..... 10.571 tonnes

II.- MOUVEMENT D'IMPORTATION et MOUVEMENT D'EXPORTATION DE CHARBON DE SOUTE DANS LES PORTS COLONIAUX.-

Bases de ravitaillement :-

Comme il a été dit plus haut, les charbons de soute constituent la principale consommation. Les besoins des différentes compagnies de navigation ont conduit à créer, dans l'ensemble de l'Empire, un certain nombre de points de ravitaillement en charbon :

- En Algérie : Oran, Alger, Bône.
- Au Maroc : Casablanca
- En A.O.F. : Dakar
- Côte des Somalis : Djibouti.
- A Madagascar : Diégo- Suarez
- En Indochine : Saïgon et Haïphong
- En Nouvelle Calédonie : Nouméa
- De St-Pierre et Miquelon : Saint-Pierre.
- Aux Antilles : Fort de France dans la Martinique.

Ces points sont heureusement répartis sur le globe terrestre et un navire français pouvait facilement trouver, en quelque point du globe que ce soit, un centre de ravitaillement français du charbon.

Trafic total :-

De tout cet ensemble, les ports de l'Afrique du Nord sont les plus importants. En 1933, Oran était le plus important de nos ports charbonniers coloniaux avec un trafic total de près de 1.200.000 tonnes; Alger venait ensuite avec 600.000 tonnes; Bône et Casablanca fournissaient chacun environ 100.000 tonnes. Dakar était également un centre très notable puisque, chaque année, il fournissait environ 150.000 tonnes de combustibles. Les autres ports charbonniers coloniaux n'avaient pas une importance aussi grande.

Trafic soutes:-

A titre d'indication, le trafic prévu pour les charbons de soute au cours de la première année de guerre (1940) en tenant compte à la fois

des besoins de la Marine Marchande et de la Marine Militaire furent les suivants :

Dakar	180.000	tonnes	annuelles
Diégo-Suarez	25.000	"	"
Djibouti	12.500	"	"
Fort de France	23.000	"	"
Pondichéry	18.000	"	"
Nouméa	15.000	"	"

Les ports de Saïgon et Haïphong sont directement approvisionnés par l'industrie minière indochinoise. Dans certains ports le ravitaillement des navires s'effectuait par pontons - gabares déchargés à la main dans les soutes ou bien par élévateurs mécaniques; dans le même port, les deux modes de chargement pouvaient être utilisés selon la Cie charbonnière qui effectuait l'approvisionnement. Il y aurait évidemment à généraliser l'emploi d'appareils mécaniques étanches aux poussières et utiliser le minimum de personnel dans les ~~xxxxx~~ pays où la main d'oeuvre est souvent difficile à recruter.

-:-:-:-:-:-:-:-:-

ANNEXE 28

Possessions Méditerranéennes

-:-:-:-:-:-

EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE.	ALGERIE	TUNISIE	MAROC	LEVANT	POSSESSIONS MEDITERRANEENNES.
FRANCE .	3.287	I.64I	I.436		6.364
Possessions Françaises.	(1) I7.745		I30		I7.875
Etranger.	678.768	236.392	I36.847	I45.846	I.I97/255
TOTAL	699.800	238.033	I37.8I3	I45.846 (2)	I.22I.492
Dont :					
Houille crue	578.330	2I0.377	II8.033	38.069	944.809
" carbon.(coke)	I.620	7.826	I.885	2.388	I3.7I9
" agglomérée	II9.850	I9.830	I7.895	44.068	20I.643
" non détaillée				6I.32I	6I.32I
GRANDE-BRETAGNE	52I.599	208.3I3	72.448	29.677	852.037
ALLEMAGNE	62.547	I9.838	I8.447	38.078	I38.9I0
UN.BELGO-LUXEMBOURGEOISE	52.024	3.400	3I.403	6.66I	93.I28
PAYS-BAS	20.003	I.9I5	5.085	9.07I	36.074
POLOGNE	I6.509	2.896	5.866	48.293	73.564
TURQUIE	3.47I		2.998	I2.780	I9.249
ETATS UNIS					
Dépend. Britanniques					

(1) MAROC - (2) EGYPTE 1286

Possessions Africaines

ANNEE 1938

EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE	A.O.F	TOGO	CAMEROUN	A.E.F	MADAGASCAR	REUNION	SOMALIS
FRANCE.	4.115	3.043	7.176	4.181	784		1.017
Possessions Françaises.					400		
Etranger.	93.424		36	6.390	28.305	4.945	18.865
TOTAL	97.539	3.043	7.212	10.571	29.489 (1)	4.945	19.882
Dont :							
Houille crue							
" carbon. '(coke)'							
" agglomérée							
" non détaillée	97/539	3.043	7.212	10.571	29.489	4.945	19.882
GRANDE-BRETAGNE	24.391		31	23	17.366	2.005	18.043
ALLEMAGNE	63.358		5,4	5.947		2.940	
UE.BELGO-LUXEMBOURGEOISE	4.337			360	815		500
PAYS-BAS							
POLOGNE	1.330						
TURQUIE							
ETATS - UNIS							
Dépend.Britanniques					(2) 9.454		

Total envoyé de FRANCE vers les colonies : 20.316 Tonnes

Total envoyé des Possessions françaises : 400 Tonnes

Total envoyé de l'Etranger : 1 51.965 Tonnes

(1) NORVEGE 870
(2) UNION SUD AFRICAINE

Possessions en Asie

ANNEE 1938 -:-:-:-:- EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE	INDE	INDOCHINE	NOUVELLE CALEDONIE	OCEANIE	POSSESSIONS en ASIE
FRANCE		247	0, 1	25	272, 1
Possessions Françaises.					
Etranger		13.796	137.657	4.064	155.517
TOTAL		14.043 (1)	137.657	4.089	155.789
Dont :					
Houille crue		13.331			13.331
" carbon. (coke)		712			712
" agglomérée					
" non détaillée			137.657	4.089	141.746
GRANDE BRETAGNE		315	14	4.062	4.391
ALLEMAGNE			6.091		6.091
UN. BELGO-LUXEMBOURGEOISE		100	9.422		9.522
PAYS-BAS					
POLOGNE					
TURQUIE					
ETATS - UNIS				2, 1	2, 1
Dépend. Britanniques		376 (2)	122.128 (3)		122.504

(1) JAPON. 12.545 - (2) UNION SUD AFRICAINE 308 (3) AUSTRALIE 11.572

Possessions en Amérique

ANNEE 1918 — EN TONNES

PAYS DE PROVENANCE	MARTINIQUE	GUADELOUPE	GUYANE	ST PIERRE & MIQUELON	Possessions en Amérique
FRANCE.	26	17	20		63
Possessions Françaises.					
Etranger.	9.455	4.066	20	25.510	39.051
TOTAL	9.481	4.083	40	25.510	39.114
Dont :					
- Houille crue	8.633				8.633
" carbon (coke)	848				848
" agglomérée					
" non débaillée		4.083	40	25.510	29.633
GRANDE BRETAGNE		536	20		556
ALLEMAGNE					
UNION BELGO-LUXEMBOURGEOISE	2.655	25			2.680
PAYS-BAS					
POLOGNE					
TURQUIE					
ETATS - UNIS	6.511	3.505		101	9.917
Dépend. Britanniques	489			4.846	5.335

de 1934 à 1936 (Commerce spécial)

PAYS DE PROVENANCE	1934		1935		1936	
	QUANTITE	VALEUR	QUANTITE	VALEUR	QUANTITE	VALEUR
	Tonnes	1.000 fr.	Tonnes	1.000 fr.	Tonnes	1.000 fr.
FRANCE	195.839	18.404	252.377	23.412	284.985	26.205
HONGRIE	95.258	4.440	87.740	4.127	88.022	2.881
CHINE	275.314	9.775	217.175	8.066	298.821	12.117
JAPON	547.305	18.980	758.241	24.149	913.673	32.641
SINGAPOUR	6.720	265	8.615	348	10.942	439
PHILIPPINES	17.498	541	29.031	1.020	8.890	337
SIAM	6.814	307	12.444	395	8.824	243
AUTRES PAYS D'ASIE	4.573	108	9.938	288	5.492	153
BELGIQUE	1.230	75	2.771	219	2.220	167
ITALIE			53.530	2.979		
PAYS-BAS	8.400	983				
ETATS-UNIS					590	48
CANADA			54.645	1.858	80.163	2.737
MEXIQUE			6.300	135	6.293	315
AUTRES PAYS	1.219	97	100	11	114	18
AVITAILLEMENT DES NAVIRES	12.737	1.289	16.151	1.641	12.284	1.224
	1.175.104	55.204	1.509.118	68.248	1.719.293	79.585

D'après les renseignements fournis par la Direction des Douanes et Régies.

de 1937 à 1939 (Commerce spécial)

-:-:-:-:-:-:-

	1937		1939	
	QUANTITES	VALEUR	QUANTITES	VALEUR
	Tonnes	1.000 fr.	Tonnes	1.000 fr.
FRANCE	249.176	23.693	192.773	22.316
HONGKONG	112.663	5.994	135.170	10.508
CHINE	259.799	13.110	444.794	34.692
JAPON	907.200	40.547	673.046	41.726
SINGAPOUR	20.285	1.071	3.200	189
PHILIPPINES	15.902	848	25.704	2.735
SIAM	13.676	516	17.041	1.263
AUTRES PAYS D'ASIE	28.645	1.149	6.110	103
BELGIQUE	1.640	116	1.589	200
ITALIE			3.000	240
PAYS-BAS			1.132	170
ETATS - UNIS			5.200	780
CANADA			25.190	1.279
MEXIQUE	7.583	245		
AUTRES PAYS	118	9	141	35
Avitaillement des navires	18.890	1.955	42.948	6.166
	1.596.377	89.093	1.978.038	122.472

D'après les renseignements fournis par la Direction des Douanes et Régies.

- CONCLUSION GENERALE -

Il semble indiqué de se poser la question de savoir s'il convient à la FRANCE de construire des navires charbonniers.

Le problème est difficile à résoudre car on ne peut prévoir le climat d'après guerre; à moins si l'on connaît l'évolution du marché charbonnier depuis 1940. Néanmoins il n'est pas défendu, en prenant pour base les données de 1938, de dégrossir la question.

Deux théories s'opposent :

<u>1ère théorie</u> :- La FRANCE pour reconstruire sa flotte doit commencer par les navires charbonniers.

<u>2ème théorie</u> :- La FRANCE mieux placée que certaines nations pour reconstruire des navires nécessitant du fini, tels que les paquebots ou pétroliers, doit s'orienter surtout vers ces types de bâtiment, quitte à acheter à l'étranger des navires charbonniers.

Examinons successivement les deux théories :

PREMIERE THEORIE

" La FRANCE pour reconstruire sa flotte doit commencer par les navires charbonniers ".

1er argument pour la construction des navires charbonniers :-

IL EST TOUJOURS TRES MEUVAIS, DIT-ON, POUR UNE NATION DE DEVOIR DEPENDRE DE L'ETRANGER POUR SON RAVITAILLEMENT EN MATIERES PREMIERES, A PLUS FORTE RAISON POUR SON RAVITAILLEMENT EN CHARBON, BASE DE LA PLUPART DES INDUSTRIES CLEFS, TELLES QUE METALLURGIE, CHEMINS DE FER, GAZ, ELECTRICITE, TRANSPORTS.

Si une nation ne possède aucun gisement, elle est bien obligée de recourir à l'importation; mais, dans ce cas, tous ses prix de revient intérieurs pour les produits fabriqués se trouvent augmentés du prix d'achat des charbons à l'Etranger, ce qui a pour grave conséquence de mettre ses exportations à un tarif élevé sur les marchés extérieurs et donc de diminuer leurs chances de vente.

Le seul remède pour une telle nation si elle veut atténuer la hausse de ses prix, est de ne pas régler à l'Etranger le prix du transport en plus du prix d'achat de la marchandise.

Réfutation :-

L'argument n'est pas particulier au charbon.

Si une nation doit importer de l'Etranger du pétrole il y a également répercussion sur ses prix intérieurs, de même pour les céréales ou les engrais. Elle ne peut cependant pas prétendre avoir exactement tous les navires spécialisés qu'il lui faudrait pour importer les produits variés qu'elle doit demander à l'Etranger.

Cet argument pour la construction des navires charbonniers :-

NE PAS AVOIR DE FLOTTE RISQUE D'OBLIGER A N'ACHETER QU'AU FOURNISSEUR POSSEDANT DES NAVIRES POUR LIVRER.

Supposons que demain la Pologne renaisse, qu'elle puisse nous vendre à bon compte, mais que sa flotte et la nôtre soient insuffisantes. Pour effectuer les transports du charbon que nous lui aurons acheté, nous devrons, par exemple, recourir aux navires anglais ou allemands. Nous courrons alors le risque que l'Angleterre ou l'Allemagne nous invitent à nous adresser d'abord à leur marché.

Cette invite peut être une mise en demeure onéreuse.

Ne pas avoir la flotte suffisante à nos besoins revient donc à se limiter dans le choix des nombreux pays fournisseurs en charbon et donc à s'interdire leur mise en concurrence pour le plus bas prix.

La différence entre les prix obtenus SI NOUS AVONS UNE FLOTTE et ceux que l'on nous aurait imposés SANS FLOTTE se chargera d'amortir rapidement les navires construits.

Il faudra toujours recourir aux navires étrangers pour le transport de certaines marchandises. Ces transports peuvent augmenter l'indice général du coût de la vie et par là, indirectement, le prix de reconstruction de la flotte. Il peut donc y avoir intérêt à construire avant les charbonniers ces autres navires faute desquels nous devrons faire appel à l'étranger.

L'argument n'est donc pas dénué de valeur mais celle-ci ne peut être mesurée.

Cas spécial pour la construction des navires charbonniers :-

IL SERAIT LOGIQUE DE CONSTRUIRE LES NAVIRES SPECIALEMENT DANS L'ORDRE DES BESOINS A SATISFAIRE.

La FRANCE méconnaîtra des combustibles liquides ou solides avant des fruits; elle aura aussi besoin de riz, céréales, céréales, pour lesquelles les self-trimmers lui seront fort utiles.

Construire des fruitiers avant des charbonniers ou pétroliers ou même les construire parallèlement semble donc illogique.

Dans la période suivant immédiatement la guerre il est d'ailleurs raisonnable d'envisager les importations de fruits soit par navires antillais français, soit par pavillons étrangers, soit même par avions.

L'intérêt national dicte de veiller à ceque notre balance du commerce extérieur ne soit pas trop déficitaire. On peut dans une certaine mesure y arriver sans que la chose soit par trop intolérable, pour les achats ou transports de fruits, puisqu'il s'agit de produits de luxe.

Par contre limiter le déficit de la balance dû aux achats et aux

transports est peu aisé pour une matière première telle que le charbon dont les besoins sont indispensables.

Répartition :-

L'ordre d'urgence des besoins sera toujours arbitraire. On peut (par démagogie peut être) faire passer les importations de biens de consommation avant celles des biens de production.

On peut donner la préférence à la satisfaction des besoins immédiats vêtements, fruits, confort, avant la reconstruction qui durera des années. La collectivité fatiguée de tant de mois de guerre peut demander de suite des produits finis ou des fruits.

Ce qui doit donc surtout déterminer l'ordre d'urgence des constructions c'est la hiérarchie des besoins tels qu'ils seront fixés par le Gouvernement (Production Industrielle) pour la période d'après guerre.

Plan urgent pour la construction des navires charbonniers :-

Rapporté à celui d'un charbonnier de dimensions générales conditionnant égales, donné approximativement de mêmes jauge brute, LES DELAIS DE CONSTRUCTION D'UN PETROLIER ET D'UN BANANIER SONT PLUS ELEVES RESPECTIVEMENT DE 15 % et 40 %.

Il faut, par exemple, compter 14 mois pour construire un charbonnier 16 mois pour un pétrolier et 19 mois ½ pour un bananier.

On aura donc achevé 25 navires charbonniers avant 25 traditiers. Or, les 25 charbonniers, étant donné que les pays fournisseurs de charbon se trouvent dans les limites du cabotage alors que les producteurs de fruits

sont situés au long cours, auront une partie en lourd d'un rendement très supérieur à celle des fruitiers pour un même tonnage. Puisqu'ils rendront proportionnellement plus de services à la FRANCE, il semble souhaitable de de les construire en premier.

La reconstruction totale de notre flotte charbonnière cependant demandera plus de temps que la reconstruction totale de notre flotte fruitière car la première devra être de 500.000 tonneaux environ, alors que la seconde n'atteindra jamais de tels chiffres.

Définition :-

Il n'est pas certain que nous aurons nos fournisseurs de charbon dans les limites du cabotage. L'Angleterre a du mal à exporter, ses mines travaillant au ralenti; nous ignorons dans quel état sera l'économie minière allemande ou polonaise après la guerre; bref, nous aurons peut-être à recourir aux nouveaux exportateurs de charbon : Afrique du Sud, Brésil, Algérie, par exemple situés au long-cours; le rendement de la portée en lourd sera le même chez les charbonniers et chez les fruitiers.

Gros argument pour la construction des navires charbonniers :-

LA CONSTRUCTION D'UN CARGO CHARBONNIER COUTE SENSIBLEMENT MOINS CHER QUE CELUI D'UN CARGO FERROVIER OU MARCHAND, on avait, en effet, les chiffres suivants en juillet 1939 :

CARGO CONTENEUR	Prix à la tonne D.W.
de 2650 T. Dwt. 10 noeuds	6.000 Frs.
de 4500 T. Dwt. 10 à 11 noeuds	4.250 Frs.
Spécifications simples.	
	4.800 Frs.
Spécifications soignées.	

BANANIER	Prix à la tonne D.W.
de 13 noeuds 5 vapeur	7.500 Frs.
de 16 noeuds Diesel - Spécifications soignées	11.000 Frs.

BEURRIER	Prix à la tonne D.W.
de 18 à 20.000 T. Dwt. 13 nds - Diésel -	4.500 Frs.
De 8.000 T. Dwt. - 12 à 13 nds - Diésel -	5.7000Frs.

A l'Epoque de la reprise, où les finances de l'Etat seront peu brillantes, nous devrons peut-être pour gérer au mieux les crédits alloués commencer par les constructions meilleur marché.

Réfutation :-

Dans la période d'euphorie qui doit suivre l'après-guerre, la question prix de revient semble négligeable. Seule compte compte la satisfaction des besoins dûment hiérarchisés.

7ème argument pour la construction des navires charbonniers.-

La FRANCE doit posséder une flotte charbonnière en propre.

IL EST INADMISSIBLE QUE, PREMIER CLIENT DU CHARBON DANS LE MONDE, ELLE N'AIT PAS AUSSI LA PREMIERE FLOTTE.

INADMISSIBLE QUE, PRINCIPAL CLIENT ET DONC AYANT DROIT A TOUS LES EGARDS, ELLE ACCEPTE UNE POSITION PASSIVE DEVANT LE MARCHE.

Le jour où elle possèdera une flotte elle pourra imposer dans une mesure plus forte, ses conditions de transports, ses tarifs, ses exigences; elle devrait même jouer un rôle actif sur le marché des frets charbonniers; à supposer même que la flotte charbonnière reconstruite soit parfois affectée à d'autres trafics que le charbon elle serait cependant là, elle pourrait donc éventuellement en cas de hausse des frets être mise en service ce qui aurait pour résultat de provoquer immédiatement la baisse; elle serait ainsi considérée comme une grosse menace dont on pourrait jouer contre les Armateurs étrangers.

Un volant de tonnage charbonnier est indispensable à la FRANCE pour jouer un rôle sur le marché des frets, il faut le lui construire.

Réfutation :-

Le cas n'est pas particulier aux navires charbonniers. Il est d'autres marchandises : riz, céréales, engrais, etc... dont nous sommes gros clients et que les étrangers nous apportent.

Il serait souhaitable que pour elles aussi nous dominions le marché des frets en possédant une flotte appropriée.

Gêne argument pour la construction des navires charbonniers :-

SI NOUS REGARDONS CE QUE NOUS REGLONS AUX ETRANGERS POUR AFFRETER LEURS NAVIRES, NOUS CONSTATONS QUE C'EST POUR LES PETROLIERS ET LES CHARBONNIERS QUE NOUS PAYONS LE PLUS. CE SONT DONC CES DEUX TYPES DE NAVIRES QU'IL CONVIENDRAIT DE CONSTRUIRE EN PREMIER LIEU; ENSUITE LES CARGOS DIVERS ET LES FRUITIERS.

D'après Monsieur CANGARDEL, nous avons réglé à l'Etranger, en 1938, les sommes suivantes :

- Pour affrètement de navires pétroliers.....	780.000.000 de Frs.
(transport de nos combustibles liquides)	
- Pour affrètement de navires charbonniers.....	304.000.000 de Frs.
(Transport de nos charbons)	
(Transport de soufres et pyrites (Portugal).....	37.200.000 Frs.
	341.200.000 Frs.

- Pour affrètement de navires charbonniers et cargos divers.-

(transports de nos bois et porteaux - Minerais).....	100.000.000 de Frs.
(Caoutchouc de Malaisie).....	96.000.000 de Frs.
(Pâtes de cellulose de Suède).....	
(Blé de : Canada, U.S.A., Argentine, Maroc).....	35.400.000 Frs.
(Orges, Maïs, Seigles d'Indochine).....	135.000.000 de Frs.
(Riz d'Indochine).....	110.700.000 Frs.
	477.100.000 Frs.

- Pour affrètement de navires divers :-

(Transport des laines d'Australie).....	186.000.000	de Frs.
(Transport des cotons d'Amérique Sud et Brésil)...	52.300.000	Frs.
(Transport des jutes des Indes - Calcutta -).....	76.400.000	Frs.
(Transport des oléagineux des Indes, A.O.F., Argentine, Cameroun).....	101.200.000	Frs.
(Transport des cafés du Brésil).....	14.000.000	de Frs.
(Transport des sucres de Cuba, Réunion, République dominicaine).....	20.000.000	Frs.
	550.900.000	Frs.

Réfutation :-

La réfutation de cet argument n'est pas aisée. Pour les transports de combustibles solides nous avons dû régler 301.000.000 de Frs. aux étrangers, soit la seconde grosse sortie de capitaux français pour affrètements étrangers.

Si l'on ajoute que certains frets tels que :

- Soufres et pyrites (Portugal)	37.200.000	Frs.
- Bois pour lesquels nous avons réglé.....	180.000.000	de Frs.
- Minerais, cellulose, pour lesquels nous avons réglé...	96.000.000	"
- Céréales , id°	170.400.000	"
- Riz, id°	110.700.000	"
- Laines, id°	186.000.000	"
- Coton, id°	52.300.000	"
soit :	752.600.000	Frs.

pouvait aussi bien voyager en charbonniers, on cherche en vain une augmentation sérieuse contre ce type de navires. La seule que l'on trouve est que le charbon peut également voyager en cargos divers.

Il ne faut pas cependant perdre de vue la répartition géographique des origines. Même si nous possédons les types de navires appropriés, certains frets nous échapperont toujours les étrangers ayant sur eux un monopole de fait(Scandinaves : Bois et cellulose - Anglais : Jute de Calcutta), ou nos lignes ne touchant pas régulièrement les marchés exportateurs (Laines d'Australie).

DEUXIEME THEORIE

Si les arguments pour la construction des navires charbonniers sont multiples, ceux en faveur des navires fruitiers le sont autant :

1er argument contre la construction des navires charbonniers :-

LA FRANCE EST MIEUX PLACEE QUE D'AUTRES NATIONS POUR LA CONSTRUCTION DE NAVIRES DESTINANT DU PRIX TELS QUE PAQUEBOTS OU FRUITIERS.

Réfutation :-

Il ne nous appartient pas d'aborder en détail le plan technique du prix de revient, néanmoins il convient de faire remarquer que les flottes spécialisées d'avant-guerre, du point de vue origine, se décomposaient comme suit :

a) FLOTTE FRUITIERE.-

- Tonnage construit en France.....	43.043 tonnes	49,2 %
" " à l'Etranger.....	44.313 "	50,8 %
	87.356 tonnes	

b) FLOTTE PETROLIERE.-

- Tonnage construit en France.....	150.650 tonnes	45 %
" " à l'Etranger.....	179.029 "	55 %
	329.679 tonnes	

c) [illegible]

c) FLOTTES CHARBONNIERES.-

- Tonnage construit en France	75.893 tonnes	36 %
- " " à l'Etranger.....	134.843 "	64 %

d) FLOTTES PETROLIERES.-

- Tonnage construit en France.....	775.362 tonnes	81 %
- " " à l'Etranger.....	190.412 "	19 %

Si nous étions si bien placés pourquoi avons-nous fait construire à l'Etranger plus de la moitié de nos flottes spécialisées, fruitières, pétrolières.

Pourquoi n'avons-nous pas pour elles eues pour nos paquebots construit les 81 % de ces flottes?

Après la guerre beaucoup de nos chantiers étant détruits et le problème de la main-d'oeuvre se posant, nous pouvons dire qu'à présent nous ne sommes plus spécialisés du tout; nous sommes donc aussi aptes à construire un type de navire qu'un autre, d'autant plus que rapidement à même nous pouvons adapter nos chantiers à la mode américaine. Sans doute pour la question série et prix de revient à l'étranger. Si les autres nations outillées pour la série peuvent produire des navires charbonniers à bon compte il est inutile pour nous d'en construire, mais il est à craindre que dans ce cas elles ne soient plus placées que nous pour des séries de fruitiers (l'Espagne vient de construire 14 navires fruitiers).

Dire que notre position est avantageuse pour ce genre de construction et en déduire un programme de priorité semble tout de même un peu osé.

On craint qu'après la guerre la main-d'oeuvre spécialisée ne soit rare dans les chantiers. La prudence ne dicte-t-elle pas alors de ne pas entreprendre précisément des types la réclamant?

Même argument contre la construction des navires charbonniers.

LA FRANCE TROUVERA TOUJOURS UNE NATION CONSENTANT A LUI AFFRETER DES NAVIRES pour ses transports de charbon, notamment les caboteurs anglais déjà spécialisés dans ce trafic avec la FRANCE avant la guerre.

Réfutation :-

Si le fret n'est pas rémunérateur.-

A la période de reprise où les échanges mondiaux seront considérables toutes les nations possédant une flotte auront aisément du travail. Elles ne s'intéresseront donc pas forcément aux importations de charbon en FRANCE.

Est-il prudent de compter sur elles?

Si le fret est rémunérateur.-

Comme le charbon sera rare le fret sera sans doute rémunérateur; dans ce cas il est dommage qu'il profite aux étrangers et non à nous-mêmes. Nous aurions intérêt à construire des charbonniers et pour gagner et pour ne pas verser une rente à l'extérieur.

Plus argument contre la construction des navires charbonniers.-

La FRANCE TROUVERA TOUJOURS A ACHETER DES NAVIRES ANGLAIS.

Réfutation :-

a) Il n'est pas certain qu'il existera tout de suite après la guerre des navires délaissés. Les Américains envisagent de détruire les Liberty-Ships. L'Angleterre cherche à construire des navires qui surclasseront les autres. Mais en attendant qu'arrive-t-il? On peut espérer cependant qu'au bout de quelques années l'ANGLETERRE ou l'AMERIQUE ayant reconstruit de bons navires adaptés au trafic de paix chercheront à revendre leurs vieilles unités. Pour l'après-guerre immédiat presque tous les vieux bateaux auront été utilisés par les nations belligérantes, beaucoup seront détruits, il est donc probable qu'il y aura sur le marché peu de vieux bons navires et par contre beaucoup de navires neufs de série; à ce moment là de deux choses l'une :

1°) Ou ces navires récents ne pourront techniquement pas pratiquer des frets bas et, dans ce cas, les frets charbonniers seront rentables.

2°) Ou ces navires de série commencent peu pourront techniquement pratiquer des frets bas. S'ils sont de série et non spécialisés, ils seront identiques aux autres navires du marché, ils se mettront donc avec eux en concurrence d'abord pour les frets les plus rémunérateurs. Il se peut que ce soit le charbon; il se peut que non.

Si ces navires se détournent des charbons, les frets charbonniers risquent d'être élevés par crise de tonnage; ils ne baisseront que lorsque toutes les autres marchandises ayant fait appel au tonnage libre, il restera encore des navires disponibles à l'affrètement.

La réfutation ne vaut pas cependant dans le cas de navires récents transformés en charbonniers.

b) S'il existe des navires déclassés, il n'est pas certain qu'ils se consacreront au transport des charbons.-

Les vieux navires peuvent se révéler meilleurs que les nouveaux sujets à pas mal d'avaries. Dans ce cas, ils seront utilisés pour des frets rémunérateurs et il n'est pas certain que ce soit le charbon.

4ème argument contre la construction de navires charbonniers.-

EN RECONSTRUISANT DES NAVIRES FRUITIERS LA FRANCE REMET A SES COLONIES UNE REPRISE PLUS RAPIDE.

a) On peut se poser la question de savoir si les Colonies qui nous resteront après la guerre seront surtout intéressées par les fruitiers.

Toutes les Colonies ont sans doute intérêt à être desservies d'abord par des cargos mixtes pouvant faire du divers, (sur la Côte d'Afrique, munis de deep-tanks pour transport d'huiles en vrac), avant de l'être par des fruitiers.

Si le Sénégal nous reste, il peut avoir intérêt a être touché par des arachidiers d'abord.

S'il s'agit de l'A.O.F., son intérêt est peut-être d'être desservie surtout par des navires transporteurs de bois, etc....

Le navire fruitier n'est donc pas le seul à mettre en valeur nos Colonies.

b) Au cas où nous manquerions de transports, on peut aisément penser que des fruitiers étrangers viendront dans nos colonies chercher nos fruits pour nous les apporter. Avant la guerre l'armement LAURENT avait une ligne régulière des Antilles Françaises sur la FRANCE (Bourg), le cas n'est donc pas nouveau.

Dans cette hypothèse le développement de la Colonie se fait aussi bien que s'il s'agissait de navires français.

Désormais, depuis que nous sommes coupés de nos Colonies, celles-ci ont dû s'orienter vers d'autres marchés, il convient de rapprocher le plus rapidement possible les courants de trafics que nous avions avec elles sinon elles risquent de s'orienter définitivement vers l'Etranger et pour cela la construction de fruitiers semble s'imposer, les fruitiers étrangers peuvent très bien diriger vers leur métropole les fruits de nos Colonies.

CONCLUSION

En toute objectivité, il est impossible en août 1944 de prendre parti pour une construction ou une autre, Pour un groupe d'armateurs ou un autre.

Du point de vue strictement économique s'il faut du charbon il faut aussi des biens de consommation. Il faut éviter également de "se faire doubler" et de s'arranger en sorte que le trafic riche ne passe aux Etrangers, seul le trafic pauvre nous restant.

Mais l'économie d'après-guerre est trop incertaine pour que nous puissions dès maintenant faire des pronostics de besoins.

C'est d'après leur hiérarchie cependant que la composition de notre flotte pourra être fixée. Il conviendra alors de construire les types que nous ne trouverons pas à l'Etranger.

ANNEXE N° 1

FLOTTE CHARBONNIERE FRANCAISE

(au 1er Septembre 1939)

(d'après le " Lloyd ")

La flotte charbonnière française se composait au 1er Septembre 1939 de 79 navires jaugeant au total: 219.898 TX bruts.

- construction en FRANCE et à l'Etranger d'après le nombre de tonneau

Il avait été construit en FRANCE 78.203
à l'Etranger :141.695

Les chantiers français n'avaient donc construit que 35 % du tonnage des navires charbonniers français.

- au point de vue du nombre des navires

Sur 79 navires charbonniers, 50 avaient été construits à l'étranger, c'est-à-dire que 36 % seulement de la flotte charbonnière française avait été construite sur chantiers français.

O
O O
O
O O
O

Armement	Nom du navire		Tonnage	Lieu et date de construction	
S.N.C.F.	P.L.M	12	3.754	Middlesbrought	1921
	"	13	3.754	"	"
	"	14	3.754	"	"
	"	15	3.754	"	"
	"	16	3.754	"	1921
	"	17	3.754	"	1922
	"	20	5.417	"	1920
	"	21	5.417	"	1921
	"	22	5.417	"	"
	"	23	5.417	"	"
	#4	24	5.391	"	"
	"	25	5.391	"	1922
	"	26	5.391	"	"
	"	27	5.391	"	"
Sté Nationale d'affrétements	S.N.A.	1	2.679	Sunderland	1922
	"	7	2.679	"	1922
	"	8	2.582	Stockton	1930
	"	9	2.689	Sunderland	1928
	"	10	2.921	Nantes	1920
Delmas et Vieljeux	André Thomé		2.012	Brest	1920
	Argonne		2.115	Cowes	1920
	Auvergne		2.114	"	1921
Ets Odonde Luber sac	Capitaine Laborie		3.087	Le Trait (S.I)	1923
	Gallois		2.687	Newcastle	1917
	Normand		1·764	Blyth	1917
Mory et C°	Lt Robert Mory		3.176	Caen	1922
Ets Marcesche	Mousse le Meyec		2.038	Lorient	1921
Soc.Boyet charbons F.le Brise	Arménien		914	Gidéon	1919
Colombier Robert	Ct Charles Méric		2.156	Caen	1922
Sté Maritime de transports et d'affrétements	Cap.Bastard		3.176	Caen	1923
	Cap.Luigi		3.176	Caen	1922
C°maritime normande	Gonneville		2.285	Lubeck	1912

Union industrielle et maritime	Cap.St Martin	3.450	S.Bank.Mdb	1938
	Cap.Augustin	3.137	Caen	1922
	Cap.Le Diabat	3.107	Le Trait	1922
	Cap.Prieur	3.087	"	1922
	Divona	1.530	Dumbarton	1918
	Dorine	3.176	Caen	1923
	E.V.Marie St Germain	3.139	Caen	1923
	Dalila	3.176	Caen	1923
	Henry Mory	2.564	Nantes	1920
	Janine	2.358	Bristol	1918
	Gabriel Guist'hau	2.352	Alloa	1918
	Ostrevent	1.739	Le Trait	1925
	Chef mécanicien Le Blanc	3.070	Le Trait	1922
Sté navale caennaise	Senneville	4.578	Harfleur	1922
	Danae	2.660	Le Trait	1936
	Egée	2.660	Le Trait	
	Phryné	2.660	Guevilly	1938
	Dioné	2.660	Le Trait	1936
	Astrée	2.147	Blyth	1921
	Thésée	2.[illegible]	Glasgow	1921
	Circé	2.031	Caen	1926
	Colleville	2.012	Cherbourg	1922
	Daphné	1.969	Nantes	1925
	Médée	1.882	Blyth	1920
	Nantaise	1.798	Sunderland	1920
	Thibée	1.782	Blyth	1925
	Honfleuraise	1.782	Sunderland	1929
	Gallium	1.775	Blyth	1924
	Hebé	1.684	Blyth	1920
	Niobé	1.684	Blyth	1920
Sté maritime nationale	St Palais	2.257	Alloa	1918
	Paramé	2.423	Hartlepool	1918
	Portrieux	2.257	Belfast	1918
	St Enogat	2.245	Alloa	1918
	Cabourg	2.423	Sunderland	1913
C° nantaise des chargeurs réunis de l'Ouest	Divatte	2.266	Sunderland	1918
	Monselet	3.372	"	1929
	Isac	2.385	St Nazaire	1926
	Graslin	2.323	Nantes	1924
	Kergegan	2.018	Nantes	1922
	Cassard	1.596	Grangemouth	1920
	Moncousu	1.345	Alloa	1912
	Penestin	1.336	Paisley	1921
	Penchateau	995	Hensden	1920
	Surville	2.318	Millington quay	1919
C° des Forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt	Claudius Magrim	2.310	Dunkerque	1921

CONSTRUCTION EN FRANCE ET à l'ETRANGER, par COMPAGNIES

des navires charbonniers (1939) (Tonneaux bruts)

COMPAGNIES	CONSTRUCTION EN FRANCE		CONSTRUCTION à L'ETRANGER		TOTAL	
	Nbre de navires	Tonnage	Nbre de navires	Tonnage	Nbre de navires.	Tonnage
S.N.C.F .			14	65.756	14	65.756
S.N.A.	1	2.921.	4	10.629	5	13.550
Delmas et Vieljeux	1	2.012.	2	4.229	3	6.241
ETS ODON de LUBERSAC.	1	3.087.	2	4.451	3	7.538
MORY & Cᵉ	1	3.176.			1	3.176
ETS MARCESCHE	1	2.058.			1	2.058
S.BOYET charbons F.Le Brise			1	914	1	914
COLOMBIER Robert	1	2.156.			1	2.156
Sté maritime de transports et d'affrétements	2	6.352.			2	6.352
Cᵒ Mar.normande			1	2.285	1	2.285
Union ind.et mari-.	9	26.195.	4	9.690	13	35.885
Sté nav.Caennaise	8	21.230.	9	16.640	17	37.870
Sté mari.nationale			5	11.605	5	11.605
Cᵒ nantaise des chargeurs de l'Ouest.	3	6.726.	8	15.496	11	22.222
Cᵒ des Forges aciéries de la marine et d'Homécourt	1	2.310.			1	2.310
TOTAL = ...	29	78.203.	50	141.695	79	219.898

ANNEXE N° 2

CALCUL DE LA PORTEE EN LOURD NECESSAIRE POUR ASSURER LES IMPORTATIONS FRANCAISES DE CHARBON DE 1930 AVEC LES PROCEDURES ACTUELLEMENT A L'ETUDE.

(En collaboration avec la Section Trafic : M.M.T.)

REMARQUES.-

A.- Ne pas confondre le port en lourd et la portée utile. Le port en lourd est un élément caractéristique du navire puisqu'il est la différence de 2 tonnes bien précis (le déplacement en pleine charge permis par les règlements de franc bord et le poids lège du navire).

La portée utile, au contraire, dépend à la fois du navire et de l'usage qu'on en fait. Par conséquent il faut tenir compte des résultats de l'expérience pour déterminer une valeur approchée de la portée utile en fonction du port en lourd ou deadweight.

A la lumière de l'expérience du trafic des pondéreux pendant l'armistice, nous avons abouti à la conclusion suivante vérifiée sur au moins 7 exemples de différents tonnages.

"La portée utile est égale au deadweight diminué de 10 %; ce pourcentage de 10 % représente la valeur approchée du tonnage des soutes pour les navires armés au cabotage international."

Voici les chiffres à adopter :

Port en lourd du prototype	:	Portée utile correspondante
7.500	:	6.750
4.750	:	4.300
3.500	:	3.150
2.650	:	2.400
1.350	:	1.200

B.- Pour avoir le nombre des tonnes milles aussi exact que possible il est indispensable d'en effectuer la détermination sur chacun des principaux trafics puis de totaliser les différents résultats obtenus.

Nous indiquons ci-dessous, compte tenu d'observations utilement recueillies, les distances des différents pays étrangers entre les gros centres d'importation de charbon en France.

a) ANGLETERRE.- deux principaux centres d'exportation :

Canal de Bristol - Newcastle -

Il ressort des statistiques d'extraction des bassins miniers anglais que les pourcentages d'exportation en provenance de Newcastle et du Canal de Bristol sont sensiblement les mêmes. Dans ce cas particulier on peut alors logiquement prendre la distance moyenne comme élément de calcul.

Trafic d'importation par les ports de la Manche :- ROUEN totalise à lui seul plus de la moitié du tonnage importé dans cette zone. Ce port est situé en outre sensiblement au milieu de la zone considérée. Dans ce cas les distances seront calculées pour ce port :

Rouen - Cardiff	- Distance exacte 450 milles	Distance moyenne adoptée : 490 milles
Rouen - Newcastle	- Distance exacte 490 milles	

Trafic d'importation par les ports de l'Atlantique - Nantes, Saint-Nazaire totalisant presque la moitié des importations. Nantes étant, d'autre part, situé à mi-distance entre Lorient et Bordeaux, nous rapportons tous les calculs à ce port.

Nantes-Cardiff	- Distance exacte 450 milles	Distance moyenne adoptée : 615 milles
Nantes-Newcastle	- Distance exacte 780 milles	

Trafic d'importation par les ports de la Méditerranée - Marseille et ses annexes totalisant plus des 4/5 du trafic - les distances seront, en conséquence, calculées à partir de ce port.

Marseille-Cardiff	- Distance exacte 1.890 milles	Distance moyenne adoptée : 2.055 milles
Marseille-Newcastle	- Distance exacte 2.220 milles	

b) BELGIQUE - PAYS-BAS - ALLEMAGNE.- La presque totalité des exportations en provenance des bassins miniers de ces trois pays s'effectuait par Rotterdam. C'est de ce port que nous calculerons les distances vers les trois ports français déjà choisis de Rouen, Nantes et Marseille.

Rouen-Rotterdam	- Distance exacte	300 milles
Nantes-Rotterdam	- Distance exacte	650 milles
Marseille-Rotterdam	- Distance exacte	2.070 milles

c) RUSSIE.- Le trafic était presque inexistant à destination de la Méditerranée, les distances n'ont été calculées que pour les ports de Rouen et de Nantes.

Rouen-Gdynia - Distance exacte 900 milles

Nantes-Gdynia - Distance exacte 1.230 milles

d) U.R.S.S. - Ce trafic était en provenance de la Mer Noire (Bassin du Donetz). Les distances sont comptées à partir de Nikolaiev. Il n'intéresse pour ainsi dire pas la zone atlantique.

Rouen-Nikolaiev - Distance exacte 3.300 milles

Rouen-Marseille - Distance exacte 1.770 milles

e) INDOCHINE.- Les distances suivantes ont été adoptées :

Rouen-Indochine : 9.270 milles

Bordeaux-Marseille-Indochine : 9.000 milles

C.- Répartition des tonnages de charbon transportés sur les différents trafics (voir plus loin au calcul des tonnes milles).

D.-La vitesse de 11 noeuds prévue pour les prototypes charbonniers est très supérieure à celle que possédaient les charbonniers d'avant-guerre qui, en moyenne, devait être d'environ 8 noeuds.

Les calculs seront donc faits pour cette vitesse réelle de 8 noeuds. Le nombre de milles parcourus par jour (24 H.) sera de 192 milles.

E.- Jours de mer annuels - Pour les navires de la catégorie des charbonniers il est indispensable de prévoir un arrêt de 15 jours par an qui ajouté à l'un des séjours normaux laissera au bâtiment un total de 3 semaines pour ses réparations, visites et entretien.

D'autre part, compte tenu de ce que le pourcentage de la rotation nécessaire aux opérations de manutention (arrimage et désarrimage) est plus élevé pour des navires de faible tonnage on a pris les moyennes suivantes de jours de mer annuels pour les diverses catégories de navires. Ces moyennes sont aussi rapprochées que possible des données de l'expérience du trafic charbonnier d'avant-guerre.

Tonnage deadweight	Jours de mer annuels
7.500	140
4.750	130
3.500	120
2.650	110
1.250	100

NB.- Ces moyennes de jours de mer doivent être quelque peu majorées pour les navires de fort tonnage effectuant de longues traversées. Elle seront maximum pour les navires armés au long cours.

Exemple :- Transport de charbon en provenance d'Indochine par navires de 7.500 T. DW. - Jours de mer à adopter : 230

CALCUL DES TONNES-MILLES.-

L'application logique de la formule conduit à faire des calculs en se basant sur le fret maximum possible dans le sens importation et à multiplier les distances par deux (voyage aller plus voyage de retour à vide absolument indispensable).

Pour la commodité des calculs les tonnages de charbon seront arrondis au millier de tonnes près, et comme conséquence logique les tonnes milles au million d'unités près.

TRAFIC DE 1950

Provenance	Destination	Milles aller	Milles adoptés moyenne A et R	Tonnage transporté	Tonnes milles
CARDIFF NEWCASTLE	ROUEN	450 450	900	3.900.000	3.510.000.000
CARDIFF NEWCASTLE	NANTES	450 780	1.230	2.000.000	2.460.000.000
CARDIFF NEWCASTLE	CARONTE	1.890 1.220	4.110	500.000	2.055.000.000
	Total.....			6.400.000	8.025.000.000

NOTA.- Le total tonnes milles divisé par le tonnage total transporté donne comme distance 1.250 milles, alors que la moyenne arithmétique des milles serait de 2.000 milles.

IMPORTATIONS DE BELGIQUE - ALLEMAGNE - PAYS-BAS

ROTTERDAM	ROUEN	300.	600	1.400.000	840.000.000
ROTTERDAM	NANTES	630.	1.260	550.000	693.000.000
ROTTERDAM	CARONTE	2.070.	4.140	565. 000	2.350.000.000
	Total.....			2.515.000	3.883.000.000

Provenance	Destination	Milles aller	Milles adoptés moyenne A et R	Tonnage transporté	Tonnes milles
			IMPORTATIONS DE BELGIQUE		
GUYNIA	ROUEN	900	1.800	800.000	1.440.000.000
GUYNIA	NANTES	1.230	2.460	600.000	1.476.000.000
		Total.....		1.400.000	2.916.000.000
			IMPORTATIONS DE L'U.R.S.S.		
NIKOLAIEV	ROUEN	3.300	6.600	70.000	462.000.000
NIKOLAIEV	MARSEILLE	1.770	3.540	15.000	53.000.000
		Total.....		85.000	515.000.000
			Importations de l'INDOCHINE.		
INDOCHINE	ROUEN	9.270	18.540	100.000	1.854.000.000
INDOCHINE	BORDEAUX	9.000	18.000	100.000	1.800.000.000
		Total.....		200.000	3.654.000.000

DETERMINATION DU NOMBRE DE NAVIRES NECESSAIRES AU TRAFIC D'IMPORTATION.-

L'application de la formule donne :

Navires de 7.500 T. DW. ou 6.750 T. de port utile	Navires de 1.350 T. DW. ou 1.200 T. de port utile
TRAFIC ANGLETERRE.-	
$\frac{8.025.000.000}{6.750 \times 192 \times 140}$ = 44 Navires	$\frac{8.025.000.000}{1.200 \times 192 \times 100}$ = 349 Navires
TRAFIC ALLEMAGNE-BELGIQUE-PAYS-BAS	
$\frac{3.883.000.000}{6.750 \times 192 \times 140}$ = 22 Navires	$\frac{3.883.000.000}{1.200 \times 192 \times 100}$ = 168 Navires

Navires de 7.500 T. DW. ou 6.750 T. de port utile	Navires de 1.350 T. DW. ou 1.200 T. de port utile
TRAFIC ROUGE.-	
$\frac{2.516.000.000}{6.750 \times 192 \times 140 \text{ majoré}}$ = 15 navires	$\frac{2.516.000.000}{1.200 \times 192 \times 140}$ = 127 navires
TRAFIC U.R.S.S.-	
$\frac{516.000.000}{6.750 \times 192 \times 140 \text{ majoré}}$ = 3 navires	$\frac{516.000.000}{1.200 \times 192 \times 140}$ = 23 Navires
Total de la flotte armée du cabotage international :	
24 navires et	667 navires
représentant : 567.000 T. port utile ou 630.000 T. Deadweight	représentant : 797.400 T. port utile ou 900.450 T. deadweight

TRAFIC INDUSTRIEL.- Ce trafic n'était pas accompli avant guerre par des navires spécialisés. Déterminons à titre de curiosité le nombre de navires au long cours de 10.000 T. D.W. d'une vitesse de 10 noeuds qui auraient été nécessaires au trafic :

$$\frac{3.654.000.000}{9.000 \times 240 \times 250 \text{ (j. de mer)}} = 7 \text{ Navires, représentant :}$$

90.000 T. port utile
ou 100.000 T. deadweight

VERIFICATION DES CALCULS PRECEDENTS.-

Pour ce faire utilisons la formule fort simple suivante de M. LIMOUSIN

$$\text{Nombre de navires} = \frac{\text{Tonnage annuel à transporter dans le sens le + chargé}}{\text{Port en lourd utile}} \times \text{Nb de rotations annuelles}$$

$$\text{Nb. de rotations} = \frac{\frac{2 \times \text{distance}}{24 \times \text{vitesse}} + \text{Nb. jours escales des voyages aller et retour}}{350 \text{ (Nb. de jours maximum d'utilisation par an)}}$$

Cette formule donne pour le trafic Angleterre par navires de 7.500 T. DW

- rotations à 8 noeuds pour 1.250 milles (escales de 10 j.) = 16 jours ½
- rotations à 11 noeuds " " " = 14 jours ½

No. de rotations annuelles à 8 nds. : 21 - Capacité transp. annuel par navire: 141.750

" " " " à 11 nds : 25 - Capacité transp. annuel par navire: 187.500

- Nombre de navires à 8 noeuds : 45
- " " " " 11 " : 34 soit ¼ en moins.

Les résultats par les deux calculs sont identiquement les mêmes.

VERIFICATION AVEC LA FLOTTE CHARBONNIERE D'AVANT GUERRE.-

En 1938, notre flotte charbonnière se composait d'environ 100 unités de tout tonnage jaugeant 370.000 T. D.W. Cette flotte nous permettait d'assurer le transport de 4 millions de tonnes de charbon (43 % de nos importations par voie de mer) plus un certain tonnage de minerais. Pour importer 10 millions ½ de tonnes de charbon, il aurait fallu une flotte de 730.000 TDW. environ chiffre compris entre les deux extrêmes de 630.000 TDW de navires de 7.500 T. et 900.450 TDW de navires de 1.350 T. - L'expérience confirme donc le calcul.

COMPOSITION APPROCHEE DE LA FLOTTE CHARBONNIERE D'AVANT GUERRE ET CHIFFRES PROPOSES POUR NOTRE FUTURE FLOTTE DE PROTOTYPES (à 11 noeuds) QUI DEVRAIT ETRE CAPABLE D'IMPORTER 50 % DE NOS IMPORTATIONS TOTALES./

Le pourcentage rationnel, pour chaque catégorie de prototype, du tonnage à mettre en ligne est déduit des statistiques d'importation du charbon dans les différents ports français en 1938.

Il est rapport direct pour le navire de 7.500 T. avec le tonnage manipulé dans les grands ports d'accès très aisé tels que DUNKERQUE, LE HAVRE, BORDEAUX, MARSEILLE; pour les navires de 4.750 tonnes ou 3.500 tonnes avec le tonnage manipulé dans des ports de moindre facilité d'accès dont le type même est ROUEN; pour les navires de 1.350 tonnes avec les quantités desservies dans

les petits ports uniquement réservés aux caboteurs et enfin pour le type de navire de 2.650 T. avec les quantités importées dans les autres ports restants.

Type	Flotte réelle en 1938		Pourcentage rationnel recherché	Flotte que nous aurions dû posséder en 1938		Flotte future proposée	
	Nombre	Tonnage DW.		Tonnage DW à 8 nds	Nombre de navires	Tonnage DW à 11 nds. pour gros nav. et 9 nds. pour petit nav.	Nombre de navires
7.500	15	110.000	1/3	120.000	16	90.000	12
4.750	25	110.000	1/6	60.000	13	95.000	20
						ce prototype permit moins indiqué que le précédent	
3.500	25	90.000	1/6	60.000	17		
2.650	15	40.000	1/6	65.000	24	53.000	20
1.350 ou moins	20	20.000	1/6	70.000	50	58.000	45
TOTAL	100 environ	370.000		375.000	120 environ	296.000	100 environ

A ajouter : Trafic INDOCHINE.-

10.000.	Navire en service sur les lignes d'Indochine	Long courrier	40.000	4

COMPOSITION APPROCHEE DE LA FLOTTE CHARBONNIERE NECESSAIRE AU TRANSPORT DES CHARBONS ANGLAIS ALLEMAND OU BELGE IMPORTES PAR LES PORTS DE LA MANCHE.-

Si au lieu de rechercher le nombre de navires nécessaires pour satisfaire sur tous les trafics la moitié de nos importations, on estime plus logique de se réserver les seuls trafics à grand rendement véritablement vitaux pour l'économie du pays on aboutit à la conclusion suivante.

Les importations en 1938 des charbons en provenance de Grande-Bretagne et de Rotterdam (port des bassins belges et de la Ruhr) par les ports français de la Manche s'élevaient à 5.300.000 tonnes soit rigoureusement la moitié de nos importations totales. C'est CE GROS COURANT DE TRAFIC A GRAND DEBIT QU'IL FAUDRA CHERCHER A REPRENDRE AUSSITOT APRES LA GUERRE COMME PREMIER DEMARRAGE ET ESSAYER DE CONSERVER PAR LA SUITE. CALCULONS RAPIDEMENT LE NOMBRE DE NAVIRES A METTRE EN LIGNE.

Nous pourrons alors adopter des durées de rotation de 11 jours compte tenu des faibles distances, soit 32 rotations par an.

Pour transporter 5.300.000 tonnes il faudrait par rotation une capacité de transport de 170.000 tonnes. La flotte pourrait alors être composée comme suit :

1/3 Prototype 7.500 TDW - 6.750 T. port utile : 9 navires
représentant 67.500 TDW ou 60.700 T. port utile.

2/3 Prototype 4.730 TDW - 4.300 T. port utile : 26 Navires
représentant 123.500 TDW ou 111.800 T. port utile.

CONCLUSION

Il ressort des paragraphes 6 et 7 que la flotte charbonnière minimum indispensable à la FRANCE pour assurer l'importation annuelle de 5.300.000 tonnes de charbon doit se composer de :

- 10 navires de 7.500 T. DW. , soit 75.000 T. DW.
- 25 environ de 4.000 T. DW. , soit 125.000 T. DW.

- 35 navires jaugeant 200.000 T. DW.

plus une soixantaine de cabotiers de tonnage inférieur (2.650 ou 1.350 T.) jaugeant 100.000 tonnes de deadweight soit au total 100 navires jaugeant 300.000 tonnes deadweight.

:-:-:-:-:-:-:-:-: